This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

3 2044 103 260 436

HEINZE

Die Beschlagnahme der Deutschen Postdampfer
durch die Engländer

1900

173
45

HARVARD
LAW
LIBRARY

173/45

Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer

Von
Wolfgang Heinze

Heidelberg 1900
Carl Winter's Universitätsbuchhandlung

Carl Winter's Universitätsbuchhandlung in Heidelberg.

Geschichte der neuern Philosophie

von Kuno Fischer.

Jubiläumsausgabe in neun Bänden.

I. Band: **Descartes' Leben, Werke und Lehre.** 4. neu bearbeitete Auflage. gr. 8°. brosch. M. 11.—, fein Halbfranzband M. 13.—.

II. Band: **Spinozas Leben, Werke und Lehre.** 4. neu bearbeitete Auflage. gr. 8°. brosch. M. 14.—, fein Halbfranzband M. 16.—.

III. Band: **Leibniz' Leben, Werke und Lehre.** 4. Auflage. In Vorbereitung.

IV. Band: **Immanuel Kant und seine Lehre.** 1. Teil. Entstehung und Grundlegung der kritischen Philosophie. 4. neu bearbeitete Auflage. gr. 8°. brosch. M. 16.—, fein Halbfranzband M. 18.—.

V. Band: **Immanuel Kant und seine Lehre.** 2. Teil. Das Vernunftsystem auf der Grundlage der Vernunftkritik. 4. neu bearbeitete Auflage. gr. 8°. brosch. M. 16.—, fein Halbfranzband M. 18.—.

VI. Band: **Fichtes Leben, Werke und Lehre.** 3. durchgesehene Auflage. gr. 8°. brosch. M. 18.—, fein Halbfranzband M. 20.—.

VII. Band: **Schellings Leben, Werke und Lehre.** 2. durchgesehene und vermehrte Auflage. gr. 8°. brosch. M. 22.—, fein Halbfranzband M. 24.—.

VIII. Band: **Hegels Leben, Werke und Lehre.** (Lieferung 1/6 sind hiervon erschienen. Preis je M. 3.60.)

IX. Band: **Schopenhauers Leben, Werke und Lehre.** 2. neu bearbeitete und vermehrte Auflage. gr. 8°. brosch. M. 14.—, fein Halbfranzband M. 16.—

In der „Deutschen Revue" schreibt Th. Wiedemann in seinen „Sechzehn Jahre in der Werkstatt Leopold von Rankes": „Ranke suchte nach anderweitiger und anders gearbeiteter Belehrung. In Beziehung auf die Geschichte der neuern Philosophie zog er allen anderen bei weitem das Werk von Kuno Fischer vor, dem er Geistesreichtum und kongeniale Reproduktion der verschiedenen Systeme nachrühmte."

.... Was Kuno Fischers Schriften und Vorträge so interessant macht, das ist das wahrhaft dramatische Leben, welches beide durchdringt, die innere Frische und geistige Elastizität, welche beide auszeichnet.... Das Werk gehört nicht nur in die Bibliothek des Fachmannes, sondern ist dazu berufen, als eines der besten Bildungsmittel allen denen zu dienen, die den höchsten Aufgaben und idealen Interessen der ganzen Menschheit ihre Aufmerksamkeit zu widmen im stande sind. (Gegenwart.)

....Fischers Eigentümlichkeit besteht in einer sonst fast nirgends erreichten Kunst, eine fremde Gedankenwelt von ihrem eigenen Mittelpunkt aus zu erleben und den Leser in der denkbar durchsichtigsten und eindringlichsten Form erleben zu lassen.... Kuno Fischer steht nie als überlegener, verbessernder Schulmeister hinter den dargestellten Philosophen. Dieser Geschichtsschreiber läßt nicht seine Philosophen reden, sondern sie reden selbst. Sie tragen ihre eigenen Gedanken vor, nur freier, natürlicher, in einer lebhafteren, durchsichtigeren Sprache, als wir sie in ihren eigenen Werken finden, und weit fester als in ihren eigenen Werken haben sie den Zeitpunkt ihrer Gedanken vor Augen. Aber diese Gedanken sind dennoch niemals verändert, niemals verschönt und niemals verbildet. Sie sind das in der Form gereinigte, im Gehalte völlig getreue Nachbild des Originaldenkers. Diese Kunst der Darstellung ist ebenso neu als notwendig.... Wahrlich, wer die Entwicklung des theoretischen Geistes von Descartes' bis zu Kants großen Nachfolgern zum Objekt zu machen im stande war, der hat ein schöpferisches Werk vollbracht.... (Preuß. Jahrbücher.)

173
45

Die Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die Engländer.

Zur Frage der Seerechtsreform

von

Dr. jur. Wolfgang Heinze

Heidelberg 1900
Carl Winter's Universitätsbuchhandlung

Alle Rechte, besonders das Recht der Übersetzung in fremde Sprachen, werden vorbehalten.

6/2/38

Vorrede.

Die Seemächte der Welt haben in den letzten Jahren ihre Streitkräfte erheblich verstärkt.

Erst kürzlich hat die französische Regierung, vertrauend auf die oft erprobte Bereitwilligkeit ihrer Deputiertenkammer, eine weitgehende Flottenvorlage eingebracht.[1]

Bekannt ist, welche Summen Frankreich für seine unterseeischen Torpedoboote verausgabt hat; man geht offenbar jenseits der Vogesen mit dem Gedanken um, eine Flotte zu schaffen, die erforderlichen Falls der englischen Stand halten könnte. —

Man hat ferner von den in neuester Zeit vorgenommenen maritimen Rüstungen Rußlands, welche ihm jetzt die starke Machtentfaltung bei den chinesischen Wirren ermöglichen, gelesen, und von dem ungeheueren Aufwand vernommen, den die Vereinigten Staaten von Nordamerika auf ihre Küstenbefestigungen verwendeten.

---

[1] In der Sitzung der Kammer vom 14. Juni 1900 fand die Warnung des Deputierten Aimond vor «économie désastreuse» — übelangebrachter Sparsamkeit — verständnisvolle Aufnahme und der Partei der «jeune marine», vor allem dem ehemaligen Marineminister und einflußreichen Abgeordneten Lockroy und seinem Anhang gingen die Forderungen der Regierung durchaus nicht weit genug.

Im meerbeherrschenden Großbritannien wurde sowohl von Seiten der Presse als auch im Unterhause vom Regierungstische die Ansicht verlautbart, daß jede Vermehrung einer fremden Flotte zur verhältnismäßigen Stärkung der britischen Anlaß geben müsse[1].

Im deutschen Reichstage schließlich sprach der Mund des Grafen Bülow die denkwürdigen Worte, daß Deutschland im 20. Jahrhundert auf der See Hammer oder Amboß sein müsse, und in Erkenntnis dessen traten die verbündeten Regierungen mit ihrer Flottenvorlage vor den Reichstag.

Überall dasselbe Bild: vermehrte Rüstungen aller Seemächte, deren maritime Interessen in der öffentlichen Meinung der Völker immer mehr in den Vordergrund treten.

Auch in der deutschen öffentlichen Meinung, die sich der Wahrheit des Kaiserwortes nicht verschlossen hat:

„Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser!"

In solchen Tagen kam die Kunde von der Beschlagnahme der deutschen Postdampfer durch die britischen Seebehörden. Es konnte nicht ausbleiben, daß diese Nachricht in Deutschland eine ungeheure Erregung hervorrief.

Das deutsche Volk vergaß seinen Parteihader, um sich einmütig wider das erlittene Unrecht zu verwahren, und die Reichsregierung vertrat in London energisch die Interessen der geschädigten Schiffseigentümer.

Dieser einhellige Widerstand war zuletzt auch mit Erfolg gekrönt.

---

[1] Charakteristisch für das Erstarken des britischen Imperialismus. Cobden hatte s. Zt. verlangt, daß immer für 2 Schiffe, die Frankreich besitze, England deren 3 haben müsse.

Doch im Laufe des Zwischenfalls war nicht nur das Bedürfnis nach befriedigender Erledigung der Sache selbst laut geworden, es hatte sich auch die Notwendigkeit ergeben, bedeutungsvolle Streitfragen, die bei den Verhandlungen erörtert worden waren, für die Zukunft in allgemein verbindlicher Weise zu entscheiden.

Daher durfte eine Darstellung dieses Vorfalls ein mehr als historisches Interesse für sich in Anspruch nehmen; sie konnte auch eine andere Frage zur Erörterung stellen: die der unaufschiebbaren Seerechtsform.

Bei der Lösung dieser Aufgabe traten aber dem Verfasser eine Reihe von Schwierigkeiten in den Weg:

Eine eingehende Abhandlung über diesen Zwischenfall, auf deren Fundament hätte gebaut und deren Ergebnis hätte verwertet werden können, ist noch nicht geschrieben.

Bis jetzt haben nur Zeitungen und Zeitschriften in kleineren Aufsätzen sich mit der Darstellung des Zwischenfalls befaßt.

Die für andere Zwecke vielleicht etwas zu flüssige Zeitungslitteratur hier praktisch zu berücksichtigen, erschien nicht unangebracht.

Bei dem unabstreisbar politischen Charakter des Zwischenfalls haben sich Zeitungen der verschiedensten Stellungnahme seiner Besprechung gewidmet.

Durch das Gegenüberhalten dieser nach Art der Zeitungsartikel scharf pointierten Ansichten war es am ehesten möglich, ein klares, ausgeglichenes Bild des Ganzen zu gewinnen.

Zudem hat die öffentliche Meinung und im Zusammenhang mit ihr die Presse die bei diesem Zwischenfall aufgetauchten Streitfragen mit regerem Interesse und ausführlicher behandelt als vielleicht je eine Rechtsfrage vordem.

Die Benutzung eigentlich wissenschaftlicher Litteratur konnte mehr oder weniger nur als Vorstudium für die Beurteilung des Falles in Betracht kommen.

Das mit der Genehmigung der britischen Admiralität herausgegebene «Manual of naval prize law» konnte bei der Besprechung einiger während des Zwischenfalls aufgetauchter Fragen unmittelbar berücksichtigt werden.

Bei der Auswahl der Litteratur habe ich vor Allem englisches, dann aber auch deutsches, französisches und — mir leider nur in der Übersetzung verständliches — russisches Material benützt.

Englisches besonders deshalb, weil in dieser Sprache eine verhältnismäßig reiche Kasuistik verwandter Fälle entstanden ist, weil es ferner von Wichtigkeit war, die für die britischen Marineoffiziere erlassenen instruktionellen Vorschriften im Urtext kennen zu lernen, weil die diplomatischen Verhandlungen zwischen dem Auswärtigen Amte und der «Foreign Office» nur im Texte eines britischen Blaubuches bekannt geworden sind, und weil ich schließlich möglichst unparteiisch den Fall behandeln wollte, was mir als dem Angehörigen einer der bei dem Streite beteiligten Nationen nicht leicht schien.

Möge der Leser die Überzeugung gewinnen, daß diesem Bestreben Genüge geleistet sei!

Inhalt.

	Seite
Vorrede	III
Thatbeſtand	1
Die Pariſer Seedeklaration	5
Neutrale Flagge	9
Umfang der möglichen Contrebande	10
Contrebandieren zwiſchen neutralen Häfen	31
Poſtdampfer	38
Droit d'arrêt, droit de visite, droit de recherche, droit de détention.	42
Ihre Ausübung durch die Engländer	45
Aus der Reichstagsſitzung vom 19. Januar 1900	54
Meinungsaustauſch der Regierungen	73
Der Fall des «Springbok»	79
Zur Frage der Seerechtsreform	84

Schon die ersten Gefechte im gegenwärtigen südafrikanischen Kriege hatten den Engländern gezeigt, daß ihre Gegner, die Buren des Transvaals und des Oranjefreistaates, über einen ausreichenden Vorrat an Kriegsbedürfnissen verfügten.

Der Natur der Dinge nach mußten die Buren, die soweit bekannt, nur über einige kleine Waffenfabriken in Transvaal verfügen, ihr Hauptmaterial an Feuerwaffen und Munition aus Europa, — verhältnismäßig nur wenig aus Britisch-Südafrika, — bezogen haben.

Bekannt ist, daß der Oranjefreistaat schon längere Zeit eine gute, moderne Artillerie besaß, und daß auch Transvaal viele Geschütze neuester Konstruktion ins Feld geführt hat. So stammen die Long-Tom-Kanonen, deren eine vor Ladysmith zu einer Art Berühmtheit gelangte, aus der französischen Geschützfabrik Creuzot und auch deutsche Firmen, wie Krupp, auch englische[1]) — wie vielleicht Armstrong und erwiesenermaßen Kynoch & Cie. — hatten den Buren vor Ausbruch des Krieges Geschütze geliefert.

Die öffentliche Meinung wies in England gleich nach Beginn des Krieges auf den europäischen Ursprung dieser Ausrüstung hin.

---

1) Von Interesse für die Lieferungen von englischer Seite ist der Brief eines Offiziers des britischen Kriegsschiffes „Thetis" an seine Mutter vom 29. November v. J. Er enthält folgende Stelle: „Es ist unsere Pflicht, jedes Schiff anzuhalten, das verdächtig ist, Munition für die Buren landen zu wollen. Wir gehen in See und patrouillieren die Küste ab; jedes Schiff wird angehalten und untersucht, um zu sehen, welcher Art seine Ladung ist. Gestern fingen wir einen Dampfer, der 50 Kisten Gewehrmunition und eine Partie Dynamit an Bord hatte. Er war in Newcastle beheimatet und nach dem Zambesi bestimmt, wie sein Kapitän wenigstens angab; da er aber sehr verdächtig erschien, beobachteten wir ihn scharf. Es erscheint ja kaum denkbar, daß englische Schiffe Krüger mit Munition versehen sollten, aber wir haben in mehr als einem Falle festgestellt, daß es doch geschieht." (Newcastle Daily Chronicle v. 3. I. 00.) Auch die britische Bark „Birkdale" von Liverpool wurde in Durban auf Grund des gleichen Verdachtes beschlagnahmt. Noch im März 1900 endlich wurde das britische Schiff „Matabele" von dem britischen Kreuzer „Magicienne", der vorzugsweise mit der Küstenüberwachung betraut gewesen zu sein scheint, wegen Verdachts der Contrebande aufgebracht.

Die Burenrepubliken hatten sie wohl größtenteils schon seit Jahren beschafft und so ihren Widerstand von langer Hand, seit dem Einfall des Dr. Jameson, planmäßig vorbereitet; da man aber in Großbritannien darüber zum Teil nicht unterrichtet war, wohl aber von den Sympathien wußte, welche die Buren in vielen Ländern Europa's genießen, nahm man an, daß ihnen noch nach Ausbruch der Feindseligkeiten viele Kriegsmaterialien auf dem Seewege zugeführt worden wären.

Angesehene englische Zeitungen behaupteten, lange Zeit habe das portugiesische Zolldepartement in Laurenço Marquez geradezu die Geschäfte der Buren geführt, indem es alle verdächtigen nach dem Kriegsschauplatz bestimmte Waren habe passieren lassen.

Im Dezember 1899 vertrat ein englisches Blatt die Ansicht, es wäre für die britischen Interessen besser, wenn Mozambique feindliches Gebiet, in den Händen der Buren sich befände, da dann die britische Regierung zur Küstenblokade und damit zur sicheren Unterbindung der Zufuhr von Contrebande schreiten könnte.

Dem gegenüber betonte zwar die britische Regierung wiederholt, sie besitze keine Beweise dafür, daß Kriegscontrebande nach Transvaal über Delagoabai und durch anderes portugiesisches Gebiet, (durch welches sie der geographischen Lage nach nur hätten geschickt werden können), gelangt sei."

(Parlamentsunterfekretär Brodrick in den Sitzungen des englischen Unterhauses vom 22. Februar 1900 und vom 2. April 1900.)

Allein schon längst vor der etwas verspäteten Abgabe dieser Erklärungen hatte sich in der englischen öffentlichen Meinung der Verdacht der Einschmuggelung von Kriegscontrebande befestigt, ein Verdacht der allerdings durch den Umstand genährt wurde, daß viele Europäer noch nach Beginn des Krieges in den Burenheeren Dienste nahmen.

Das erschien wohl auch der britischen Regierung als eine ernste Gefahr.

Die angebliche Einschmuggelung der toten Contrebande hatte sie nur zu diplomatischen Vorstellungen bei dem Cabinet zu Lissabon bewogen; der Zug europäischer Offiziere zu den Burenfahnen schien ihr wirksamere Maßnahmen zu erheischen.

Das britische Kriegsschiff „Marathon" hatte vor Aden am 5. Dezember 1899 die bevorstehende Ankunft des deutschen Postdampfers „Bundesrath" in Delagoabai signalisiert. Der „Bundesrath" sollte verdächtige

Passagiere, insbesondere mutmaßlich drei deutsche und zwei österreichische Offiziere an Bord haben.

Daraufhin scheint die britische Regierung Instruktionen erlassen zu haben, denen zufolge der englische Kreuzer „Magicienne" am 29. Dezember 1899 den „Bundesrath" aufbrachte und nach Durban (Port Natal) führte.

Noch am selben Tage legte der deutsche Konsul in Durban einen Protest hiergegen in die Hände des Gouverneurs von Natal und schon Tags darauf ersuchte der Staatssekretär des Auswärtigen, Graf Bülow, den britischen Botschafter in Berlin, Sir Frank Lascelles, die sofortige Freigabe des Dampfers herbeizuführen, ein Verlangen, das Graf Bülow selbst mehrmals, so auch am 4. Januar 1900 wiederum Sir Lascelles gegenüber, wie auch der deutsche Botschafter in London, Graf Hatzfeldt, dem britischen Premierminister Lord Salisbury gegenüber, wiederholte[1]).

Angesichts dessen sah sich die britische Regierung doch veranlaßt, auf Beschleunigung der Durchsuchung zu dringen.

Diese Maßnahme erschien um so notwendiger, als der „Bundesrath" unter einer Gesamtladung von 2000 Kubikmetern nur 280 Kubikmeter für Delagoabai an Bord genommen hatte, — der Umfang der — auch nur möglichen, — Contrebande im Verhältnis zu der Gesamtladung also gering sein mußte.

Nichtsdestoweniger wurde die Durchsuchung äußerst langsam vorgenommen: sie nahm nicht weniger als 24 Tage in Anspruch und fügte hierdurch den Eigentümern des Dampfers wie den Fahrgästen schweren Schaden zu, (den die betr. Schiffahrtsgesellschaft für sich bei ihrer Ersatzforderung später mit 1 Million Mark in Anrechnung gebracht hat).

Immerhin wies die britische Regierung wenigstens den kommandierenden Seeoffizier an, die Beförderung der eigentlichen Poststücke im Einvernehmen mit dem Kapitän des „Bundesrath" möglichst zu beschleunigen.

Die Post wurde dann auch, als der „Bundesrath" noch festgehalten war, vom deutschen Kriegsschiff „Condor" von Durban nach Delagoabai verbracht.

Die langwierige Durchsuchung des Schiffes konnte den Nachweis des Vorhandenseins von Contrebande nicht erbringen: am 18. Januar

1) Den Rechtsstandpunkt, welchen die deutsche Regierung dabei betonte, hier — bei der gedrängten Darstellung des Thatbestandes — zu erörtern, erschien mir nicht am Platz; wir werden ihn später bei der rechtlichen Würdigung des Vorgehens der britischen Seebehörden kennen lernen.

1900, — am Vorabend der längere Zeit zuvor angekündigten Interpellation im Reichstage, — wurde der „Bundesrath" freigegeben. —

Der deutsche Postdampfer „Herzog", der eine deutsche und holländische Rote Kreuz-Expedition an Bord hatte, verließ am 12. Dezember den Suezkanal mit Ziel Südafrika.

Der Chef der britischen Mittelmeerflottenstation telegraphierte dies der Admiralität mit dem Zusatz, daß der „Herzog" viele in Khakianzüge gekleidete männliche Passagiere, die offenbar Soldaten seien, an Bord habe.

Auch über die am 18. dss. Mts. erfolgte Abfahrt des „Herzog" von Aden nach Süden wurde der Admiralität telegraphisch (vom dienstältesten Seeoffizier in Aden) gemeldet.

Am 6. Januar 1900 brachte das britische Kriegsschiff „Thetis" den „Herzog" auf und führte ihn vor die Rhede von Durban. Auch gegen die Beschlagnahme dieses Postdampfers legte der Kaiserliche Konsul in Durban sofort Verwahrung ein, — diesmal in Verbindung mit Kapitän Schiebel von S. M. S. „Condor".

Die Reichsregierung protestierte gleichfalls — am 7. Januar 1900 —. Nach einer Depesche des Marquis Salisbury an Sir Lascelles sollte das Durbaner Prisengericht auch in Sachen dieses Dampfers entscheiden.

Dazu kam es aber nicht[1]), da man sich bald überzeugt hatte, daß ein genügender Grund zur Festhaltung des Schiffes nicht vorlag.

Kommandant Kapitän Scott in Durban ordnete daher die Freigebung des Dampfers an, die am Nachmittage des 9. Januars 1900 erfolgte.

(Nicht am 11. Januar, wie irrtümlicherweise berichtet wurde; vgl. Telegramm des Rear-Admiral Sir Harris an die Admiralität vom 9. Januar 1900, Nr. 4 des britischen Blaubuches).

„Bundesrath" und „Herzog" waren auf hoher See beschlagnahmt worden. Beide Schiffe hatten die Höhe von Aden ungehindert passiert.

Anders erging es einem dritten deutschen Postdampfer, dem „General". Am 4. Januar 1900 wurde er vor Aden angehalten.

Trotz des Protestes des Grafen Bülow vom 5. Januar 1900 wurde er einer genauen Durchsuchung[2]) unterworfen. Immerhin drängte

1) Die zuerst verbreitete gegenteilige Darstellung hat Brodrick in der Sitzung des englischen Unterhauses vom 19. März 1900 richtig gestellt.

2) Über die Art ihrer Vornahme werden wir später zu berichten haben.

die britische Admiralität den dienstältesten Seeoffizier in Aden, so schnell wie möglich dabei zu verfahren (. . . „search should be carried out as rapidly as possible;“ Telegramm vom 4. Januar 1900; Einlage zu Nr. 21 des britischen Blaubuches).

Die ganze Mannschaft des britischen Schiffes „Marathon“ und eine große Anzahl Kulis wurden daher mit Vornahme der Durchsuchung betraut. Nichtsdestoweniger wurde das Schiff volle 5 Tage festgehalten. Auch seine zahlreichen Passagiere, darunter auch solche in öffentlicher Stellung, erlitten durch diese unverschuldete Verspätung beträchtlichen Schaden.

Im Vorstehenden habe ich den Thatbestand nur im Großen und Ganzen niederzulegen versucht; nur das sollte vorausgeschickt werden, was in thatsächlicher Beziehung zum Verständnis der eigentlichen Abhandlung nötig, aber auch ausreichend erschien.

Ich wollte es mir versagen, in Einzelheiten einzugehen und Dinge, die nicht in äußere Erscheinung getreten sind, hier im Eingang zu besprechen.

Nur soviel mag in thatsächlicher Beziehung hier noch erwähnt werden, daß die britische Regierung nach einmal erfolgter Beschlagnahme der Schiffe auf schleunigste Erledigung der Durchsuchung drängte, eine Thatsache, die, weil erst spät (durch Veröffentlichung des englischen Blaubuchs) bekannt geworden, in Deutschland vielfach angezweifelt wurde.

Im Folgenden soll nun auf den eigentlichen Gegenstand der Abhandlung, die rechtliche Würdigung des Vorgehens der britischen Seebehörden, eingegangen werden.

Eine systematisch ausführliche doctrinäre Entwicklung des geltenden Rechts hier zu geben, schien nicht im Rahmen der Aufgabe zu liegen, die sich auf Darstellung des besonderen Falls der Aufgreifung der deutschen Postdampfer und die rechtliche Beurteilung darüber zu beschränken hatte.

Grundlegend für die Seerechtsverhältnisse der meisten seefahrenden Nationen ist die Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856, „la charte d'affrauchissement des neutres“, wie sie Barboux in seiner Jurisprudence du conseil des prises pendant la guerre de 1870—71 nennt, damals von den Bevollmächtigten Frankreichs, Großbritanniens, Oesterreichs, Preußens, Rußlands, Sardiniens und der Türkei unterzeichnet.

Sie bestimmt im Wesentlichen:

1. Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft.
2. Die neutrale Flagge deckt die feindliche Ware mit Ausnahme der Kriegscontrebande.
3. Die neutrale Ware kann mit Ausnahme von Kriegscontrebande auch auf feindlichen Schiffen nicht weggenommen werden.
4. Blokaden müssen, um bindend zu sein, effektiv sein, d. h. sie müssen durch ein Aufgebot von Schiffen aufrecht erhalten werden, welcher genügend ist, den Zugang zu der feindlichen Küste zu hindern.

Am Schlusse der Seerechtsdeklaration heißt es: „Ueberzeugt, daß die Grundsätze, welche jetzt aufgestellt werden, von der ganzen Welt nur mit Dankbarkeit entgegengenommen werden können, zweifeln die unterzeichneten Bevollmächtigten nicht, daß die Anstrengungen ihrer Regierungen, die allgemeine Annahme dieser Grundsätze zu erlangen, mit vollem Erfolg gekrönt sein werden".

Die längst erkannte Notwendigkeit, internationale Vereinbarungen über die wichtigsten Materien des Seerechts zu treffen, hatte zum Zustandekommen der Deklaration geführt.

Jahrhunderte hindurch hatte der neutrale Handel unter der Willkür der Belligerenten schwer gelitten, deren weitgehendste Forderung darin gipfelte, daß die feindliche Eigenschaft von Schiff oder Ladung die Wegnahme beider bedinge.

Die Doktrin des consolato del mare und die ihm folgende englische Rechtspraxis war den Neutralen insofern günstiger, als sie neutrales Gut auf feindlichen Schiffen frei ließ, wenn auch feindliches Gut auf neutralen Schiffen preisgab.

Dem gegenüber vertraten vor allem die Holländer den Satz „frei Schiff, frei Gut" („le pavillon couvre la marchandise"), es sollte also auch feindliches Gut unter neutraler Flagge frei bleiben.

Die Deklaration der Zarin Katharina II. vom Juli 1780 hatte diese Prinzipien übernommen, sie erklärte in Artikel 2 „que les effets appartenants aux sujets des dites puissances en guerre soient libres sur les vaisseaux neutres à l'exception des marchandises de contrebande."

Die Ordonnanz Napoleons I. an den Senat vom 10. März 1812 bestimmt: . . . . „Le pavillon couvre la marchandise. La marchandise ennemie sous pavillon neutre est neutre, comme la marchandise

neutre sous pavillon ennemie est ennemie. Les seules marchandises, que ne couvre pas le pavillon sont les marchandises de contrebande."

Die Regierung des zweiten Kaiserreichs erklärte am 29. März 1854:

„Il est impossible à S. M. de renoncer à l'exercice de son droit de saisir les articles de contrebande de guerre .... mais les vaisseaux de S. M. ne saisiront pas la propriété de l'ennemi chargée à bord d'un bâtiment neutre, à moins que cette propriété ne soit contrebande de guerre."

Die Koalition der Westmächte gegen Rußland im Jahre 1854 hat zu einer ähnlichen französisch-englischen Uebereinkunft geführt.

Eine präzise, bindende und erweiternde Form gab dann diesen von der festländisch-europäischen Doktrin längst übernommenen Rechtsätzen die Pariser Deklaration.

Man hat nun zwar aus der Bezeichnung dieser Vereinbarung als Deklaration folgern wollen, daß es sich hier um eine dem Vertrage nicht gleichwertige Verständigung handele, die nur davon ausgehe, gewisse allgemeine Prinzipien der Annahme durch die zivilisierten Völker zu empfehlen.

Eine derartige Unterstellung wäre aber weder der Entstehungsgeschichte noch dem Wortlaut der Deklaration nach gerechtfertigt, die sich ausdrücklich als „solenn" bezeichnet und Verbindlichkeit für alle Staaten, die ihr beigetreten sind, statuiert.

Ihren Beitritt (durch „Adhesion") haben denn fast alle Staaten (zuletzt 1897 Japan), mit Ausnahme einiger amerikanischer (insbesondere der Vereinigten Staaten von Nordamerika) und Spaniens erklärt. (Uebrigens haben auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika sowohl im Bürgerkriege als im spanischen Kriege die Grundsätze der Pariser Deklaration befolgt. Ihre Staatsmänner wollten aus prinzipiellen Gründen nur nicht auf die Ausrüstung von Kaperschiffen verzichten; sie haben aber wiederholt anerkannt, daß „We have always practised on the principles of the Declaration. We dit so, long before they were adopted by the congress of Paris, so far as the rights of neutral or friendly States are concerned." — Note des Staatssekretärs Seward an den Gesandten in Paris vom 10. IX. 1861.)

Ihre Geltung in unserem Falle unterliegt demnach keinem Zweifel.

Neutrale Flagge deckt danach Contrebande nicht, und zwar in jedem Kriege, gleichgiltig, welches die Stellung des Neutralen zu den Krieg-

führenden ist; das ist der wichtige durch diese Deklaration sanktionierte Fundamentalgrundsatz, der die Grundlage zu dem Vorgehen der britischen Seebehörden abgab.

Ob dieser Grundsatz an sich den völkerrechtlichen Fundamentalsätzen entspricht, mag dahingestellt bleiben.

Er stellt immerhin eine schwere unverschuldete Beeinträchtigung des neutralen Handels oder wenigstens die Möglichkeit einer solchen Benachteiligung dar. — Der englischen Doktrin freilich geht er noch nicht weit genug und der englische Völkerrechtslehrer Phillimore ist noch ein Verteidiger der überlebten, aber von England Jahrhunderte lang zähe festgehaltenen Theorie des consolato del mare, welches die Konfiskation feindlichen Gutes, sollte es auch nicht Kriegscontrebande sein, aller Orten zuließ.

Die kontinentale Doktrin hat aber von Anfang an die Vertragsbestimmung der Pariser Deklaration in ihre Prinzipien als selbstverständlich übernommen und anerkannt, daß hierin nur ein erster autoritativer Schritt zur Beseitigung der Rechtslosigkeit der Neutralen zu erblicken sei.

Der bekannte Völkerrechtslehrer Heffter sagt auch, es gebe da keine traurigere Stellung als die der Neutralen zur See.

Selbst eine englische Autorität auf dem Gebiete des Völkerrechts, der Cambridger Professor Westlake, hält das Recht auf Wegnahme der Kriegscontrebande für naturwidrig und seine einzige Berechtigung als durch die geschichtliche Entwicklung gegeben.

(Ob man übrigens das Erstarken eines anerkannten Mißbrauchs zu einem Rechte auch völkerrechtlich verteidigen kann, mag dahingestellt bleiben.)

In neuester Zeit haben sich L. v. Bar (Göttingen) und Henri Brocher de la Fléchère (Genf) für Abschaffung dieses Rechts ausgesprochen. Immerhin ist der erwähnte Grundsatz noch bestehendes Recht und zwar solches, das sowohl für die Angehörigen der britischen als der deutschen Marine in voller Geltung steht.

Ausdrücklich wies Graf Bülow in der erwähnten Sitzung des Reichstags vom 19. Januar 1900 darauf hin, daß die Reichsregierung diese international übernommene Pflichten, welche der Kriegszustand dem neutralen Kaufmann und dem neutralen Schiffe auferlege, voll anerkenne.

Neutrale Flagge deckt nicht Contrebande.

Was ist neutrale Flagge?

Die Flagge jedes Staates, der nicht Kriegspartei ist.

Anfänglich schien die britische Regierung die südafrikanischen Feindseligkeiten überhaupt nicht als einen Krieg im völkerrechtlichen Sinne aufzufassen.

Dazu mag wohl der Umstand Veranlassung gegeben haben, daß die Streitigkeiten, welche schließlich zu dem bekannten Ultimatum des Präsidenten Krüger und dem Einfall der Transvaalburen in Natal führten, ausschließlich zwischen Großbritannien einerseits und dem Transvaal andererseits bestanden hatten.

Die Transvaalrepublik war aber bis zuletzt in gewissem Sinne noch immer der britischen Oberhoheit unterworfen; insbesondere im Verkehr mit den auswärtigen Mächten war noch nach 1881 ein gewisses Suzerenitätsverhältnis auch von Transvaal anerkannt; zum Kampf führte schließlich nur die britische Einwirkung auf innere Angelegenheiten des Landes, die Lage des Uitlanders; die Abhängigkeit nach außen wurde auch von Transvaal nicht bestritten.

Wider Erwarten schloß sich aber auch der Oranjefreistaat, der völlig unabhängig geblieben war, dem Transvaal an.

Immerhin wurden noch lange in Großbritannien die Feindseligkeiten in Südafrika als Aufstand angesehen, man sprach ganz allgemein von „the Dutch rebellion", bis schließlich die britische Regierung hierzu Stellung nahm und durch ihre Vertreter den Mächten notifizieren ließ, daß sie sich im Kriegszustande mit den südafrikanischen Republiken befinde.

Diese Erklärung war an sich nicht notwendig. Die Neutralen konnten schon lange die Feindseligkeiten als das auffassen, was sie waren, nämlich einen Krieg, obwohl eine eigentliche Kriegserklärung dem Kampfe nicht vorausgegangen war.

Ihrerseits hatte nun die britische Regierung die Lage geklärt; den neutralen Schiffern und Handeltreibenden war dadurch noch ausdrücklich nahe gelegt worden, daß ein Krieg im völkerrechtlichen Sinne ausgebrochen und daß dadurch der neutralen Flagge die ihr durch die Pariser Deklaration auferlegten Verpflichtungen in unmittelbare Geltung getreten wären.

Einer besonderen ausdrücklichen Neutralitätserklärung, wie sie beispielsweise während des nordamerikanischen Bürgerkrieges Großbritannien

und Preußen erließen, bedurfte es nach anerkannten völkerrechtlichen Grundsätzen durchaus nicht. Soviel bekannt, hat auch keine andere Regierung während des gegenwärtigen Krieges eine solche erlassen. Die Kaiserliche Regierung hat sich von Anfang an, man möchte sagen fast peinlich auch der geringsten Einwirkung auf den Verlauf der Feindseligkeiten enthalten; sie hat ihren Standpunkt genügend durch konkludente Handlungen betont; es möge hier nur darauf hingewiesen werden, daß sie den deutschen Offizieren den Eintritt in die Dienste eines der kriegführenden Teile untersagte. Auch die Nachricht, daß Deutschland die Lieferung von Krupp'scher Munition an Großbritannien in Wahrung der strikteſten Neutralität verhindert habe, ist unwidersprochen geblieben.

Neutrale Flagge deckt nicht Contrebande. Mit der Ausgangspunkt der ganzen Abhandlung.

Was ist Contrebande? Die Beantwortung dieser Frage ist nicht leicht. Sie hat von Alters her als eine „noblissima juris gentium quaestio" gegolten. Die Begriffsbestimmung schwankte; Zeitläufe und Nationalität haben zu gänzlich verschiedenen Definitionen geführt; die Pariser Deklaration hat leider den Begriff nicht festgelegt und so ist bis auf den heutigen Tag eine allgemein verbindliche Lösung der Frage noch nicht erfolgt.

Von Alters her war es anerkannt, daß dem Belligerenten gegenüber den nicht am Kriege Beteiligten gewisse Rechte zustehen mußten.

Durfte er nicht ohne ausdrückliche Erklärung den Neutralen mit Krieg überziehen, so hatte er auch das Recht zu verlangen, daß sich der Neutrale jeden unmittelbaren unerbetenen Eingriffes in den Verlauf des Krieges enthalte.

Dieses Recht wurde aber nicht nur den neutralen Staaten, sondern auch deren Angehörigen, einzelnen Individuen gegenüber beansprucht.

Feindliche Handlungen seitens eigener Unterthanen konnte der kriegführende Staat schon dadurch erschweren, daß er sie als Bruch der geschuldeten Treue im Vorhinein mit schweren Strafen bedrohte.

Dieser Strafgrund mußte bei Eingriffen der Angehörigen eines neutralen Staates versagen.

Die Gefahr einer schädigenden Einmischung — insbesondere einer solchen durch Zuführung von Kriegsbedürfnissen an den Gegner im Seekriege — blieb darum nicht minder groß.

Sie zu bekämpfen hatte der kriegführende Staat, da er weder Recht noch Macht besaß, Kauf und Verkauf zwischen Neutralen und Belli-

gerenten als solchen zu verhindern, nur zwei Mittel: entweder das der Schiffskontrole und event. Prohibierung der Waren durch den neutralen Staat oder jenes, die neutralen Schiffe von sich aus zu überwachen und so die Zuführung bestimmter Waren an den Gegner zu vereiteln.

W. E. Hall erwähnt in seinen „rights and duties of neutrals" auch das erste Mittel und thatsächlich hat im gegenwärtigen Krieg die „Times" allen Ernstes vorgeschlagen, Großbritannien solle das Deutsche Reich, Belgien und die Niederlande um Vornahme dieser Schiffskontrole in ihren Häfen z. B. Hamburg und Antwerpen ersuchen.

Diesen Vorschlag unter den gegenwärtigen Verhältnissen näher zu erörtern, dürfte von geringer Bedeutung sein: es ist so gut wie ausgeschlossen, daß eine unabhängig neutrale Regierung in Europa auf ihn eingehen würde.

Möglich, daß er, sollte die Initiative zu seiner Durchführung von einer internationalen Konferenz ausgehen und der Umfang der Contrebande noch enger begrenzt werden, später verwirklicht werden wird.

Aber auf den Druck eines einzelnen kriegführenden Staates hin, der nicht durch Opfer seinerseits entgegenzukommen gewillt ist, dürfte sich kaum eine Regierung, die ihre Souveränität noch hochhält, zu dieser Maßnahme verstehen.

So bleibt den Kriegführenden nur die eine Möglichkeit, die ausländische Kriegszufuhr an den Gegner zu verhindern, das Mittel, neutrale Schiffe auf Contrebande zu durchsuchen.

Daß dabei der Begriff der Contrebande sehr verschieden ausgelegt wurde, lag in der Natur der Dinge.

Zur Statuierung des Begriffes hat schon Heffter die Darstellung seiner geschichtlichen Entwicklung als unumgänglich bezeichnet. Stets war es als verboten angesehen, mit gewissen Hilfsmitteln den Gegner, im Altertum die Barbaren, zu unterstützen, die constitutio des Kaisers Marcianus (l. 2 Cod. IV, 41) bestimmt: „Quae res exportari non debeant. Nemo alienigenis barbaris loricas, scuta, arma, sagittas, spattas, gladios vel alterius cuiscumque generis arma audeat venumdare, nulla prorsus tela, nihil ferri vel facti iam vel adhuc infecti. Perniciosum enim Romano imperio et proditioni proximum est barbaros, quos indigere convenit telis eos, ut validiores reddantur, instruere". Die Todesstrafe stand auf Uebertretung des Verbots, das übrigens nur für die Angehörigen einer Kriegspartei selbst, wie sich aus der Entstehungsgeschichte des Wortes erklärt, in Geltung war. Contrebande,

contra bande, contra bandum, bannum im Mittelalter war das Gut, welches Christen den Feinden der geeinten Christenheit, den Ungläubigen, den Sarazenen, zuführten; ein Verbot, welches die Protestanten (zuerst Elisabeth von England) nicht mehr beachteten. Allmählich nahm dann das Wort Contrebande eine übertragene Bedeutung an.

Es galt nämlich schließlich als ebenso unerlaubt, in Kriegen christlicher Staaten untereinander den Gegner zu unterstützen, und zwar traf dies Verbot nun auch die Angehörigen eines jeden dritten (neutralen) Staates. Als erste Macht scheint die Hansa in ihren zahlreichen Seekriegen den Neutralen die Zufuhr von Kriegsbedürfnissen zum Belligerenten untersagt zu haben.

Eine Definierung des Begriffs finden wir erst bei Hugo Grotius, „dem Vater des Völkerrechts". Er unterschied Sachen, die nur dem Kriege dienen, Sachen, die eine kriegerische Verwendbarkeit nicht gestatten und schließlich Sachen anticipitis usus — Gegenstände, die nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles Contrebandegut sein konnten oder nicht. (. . . . „Sunt res quae in bello tantum usum habent, ut arma: sunt quae in bello nullum habent usum, ut quae voluptati inserviunt: sunt quae et in bello et extra bellum usum habent, ut pecuniae, commeatus, naves et quae navibus adsunt. In primo genere verum est dictum Amalashuinta ad Justinianum, in hostium esse partibus qui ad bellum necessaria hosti administrat. Secundum genus querelam non habet. In tertio illo genere usus anticipitis distinguendus erit belli status . . . Nam si tueri me non possum nisi quae mittuntur intercipiam, necessitas jus dabit sed sub onere restitutionis nisi causa alia accedat" . . .) (de jure belli et pacis. Lib. III. Cap. I. 5). Diese Theorie des Hugo Grotius ließ der Willkür der Belligerenten Thür und Thor offen.

Unter den Gegenständen „anticipitis usus" [1]), die also nicht von der Beschlagnahme befreit waren, konnte alles denkbare verstanden werden; wie auch in der That viele Verträge in sehr verschiedener Weise die „res anticipitis (promiscui) usus" aufgefaßt haben.

Ein Hirschfänger oder ein Jagdgewehr, die zur Jagd, ein alter Böller, der bei festlichen Gelegenheiten benützt wird, konnte neben seiner bestimmungsgemäßen Verwendung im Notfalle als zum Kriegsgebrauch geeignet gelten.

---

1) Der Ausdruck „res anticipitis seu promiscui usus" stammt von Bynkershoek.

Solche Beispiele erwähnt auch Bynkershoek, ein Landsmann des Hugo Grotius, der als Erster und zwar im Jahre 1737, 130 Jahre nach dem Tode des Grotius, dessen Theorie in seinen „quaestiones juris publici“ bekämpfte (.... „de his, quae promiscui usus sunt, nullus disputandi esset finis; — judicabis an ipsa materia rerum prohibitarum quoque sit prohibita? Ratio et exempla me movent in contrarium. Si omnem materiam prohibeas ex qua quid bello aptari possit, ingens esset catalogus rerum prohibitarum, quia nulla fere materia est, ex qua non saltem aliquid bello aptum, facile fabricemus“ ....

Bynkershoek, der allerdings, wie Marquardsen sagt, „nicht übereifrig war, die Rechte der Neutralen zu mehren“, hat durch diese Argumentation dem Handel der Neutralen einen wahren Dienst erwiesen.

Seine Theorie blieb lange Zeit vorbildlich; sie schlug insbesondere auch jene seines Zeitgenossen Heiniccius aus dem Felde, der nicht nur Kriegsmunition aller Art, sondern auch Schiffsausrüstungsgegenstände, Salpeter, Pferde und andere Gegenstände, deren Gebrauch friedlicher Übung viel näher als kriegerischer steht, zur Contrebande rechnete.

Seit Bynkershoek war sich die Mehrzahl der kontinentalen Schriftsteller darüber einig, daß nur unmittelbar zum Kriege zugerichtete Gegenstände zur Contrebande gerechnet werden dürften.

Bynkershoek war auch der Erste, welcher die später allgemein anerkannte Regel aufstellte, daß die Umstände des einzelnen Falls stets in erster Linie maßgebend seien, ein Grundsatz, dessen sinngemäße Folge, die Veränderlichkeit des Umfangs der Contrebande, die englische Theorie mit Befriedigung aufgegriffen hat.

Im Allgemeinen war die Doktrin im 18. Jahrhundert der Rechtsverwirklichung den Neutralen nicht günstig. Der Schweizer Vattel zählte außer Waffen und Kriegsmunition aller Art auch Schiffsbauholz und selbst Nahrungsmittel — letztere unter der Voraussetzung zur Contrebande, daß durch deren Zuführung der Gegner von der beabsichtigten Gefahr der Hungersnot befreit werden könnte[1]).

Auch der Franzose Valin erklärte Theer, Schiffsbauholz und andere Schiffsutensilien als Contrebande.

Einen humaneren Standpunkt finden wir erst bei dem Italiener Lampredi, der nur solche Gegenstände als Contrebande anerkannte, deren gegenwärtige Gestalt einen nicht kriegsmäßigen Gebrauch ausschließe.

1) „Les vivres mêmes en certaines occasions, où l'on espère de réduire l'ennemi par la faim“.

In neuerer Zeit hat der Franzose Ortolau die in ihren Konsequenzen barbarische Ansicht bekämpft, daß Nahrungsmittel zur Contrebande werden könnten (vgl. auch Bluntschli-Lardy, Art. 807 „nourrir des hommes est un acte essentiellement pacifique"). Auch ist ihm die Hervorhebung der Ansicht zu verdanken, daß Rohmaterialien nur ganz ausnahmsweise der Charakter der Contrebande innewohne.

Bluntschli (vgl. insbesondere Art. 803 seines droit international) führt Kriegsmaterialien, Schwefel und Salpeter, die zur Pulverbereitung bestimmt sind, als unbedingte Contrebande an; nach ihm können z. B. auch Pferde, Geld, Schiffsbauholz und Kohlen zur Kriegscontrebande werden, wenn sie in der Absicht der Hilfeleistung einem der Kriegführenden zugeführt werden.

Wie Ortolau hebt Heffter hervor, daß der allgemeine Brauch Rohmaterialien nicht als Contrebande gelten lasse.

Marquardsen nimmt in seinem Werke „Der Trent-Fall" an, daß nur Sachen des unmittelbaren Kriegsbedürfnisses (goods contraband of war) als Contrebande anzusehen sind.

In neuester Zeit sprach sich L. v. Bar in seinem in der Nation erschienenen Aufsatz, die Beschlagnahme deutscher Schiffe wegen Führung von Kriegscontrebande, in ähnlichem Sinne aus (vgl. auch de Landa, el derecho de la guerra conforme a la moral Libro IV. Cap. IV . . . . „podemos decir que solo es contrabando de guerra aquello que directa y exclusivamente se ha de emplear en meestro daño" . . .).

Die britische, neuerdings auch die amerikanische Litteratur hat im Allgemeinen die Aufnahme von res promiscui usus (articles of promiscuous use in peace and war) in die Liste der Contrebandeartikel empfohlen.

Reddie definiert Contrebande wie folgt:

„1. Articles which have been constructed, fabricated, or compounded into actual instruments of war. 2. Articles which, from their nature, qualities, and quantities, are applicable and useful for the purposes of war. 3. Articles which, although not subservient generally to the purposes of war, such as grain, flour, provisions (!), naval store, become so by their special and direct destination for such purposes, namely, by their destination for the supply of armies, garrisons, or fleets, naval arsenals, and posts of military equipment". Die Unterscheidung von „goods absolutely contraband" und „goods con-

ditionally contraband" hat die britisch-amerikanische Doktrin streng eingehalten und Lushington, der vom Marineministerium mit der Herausgabe des „manual of naval prize law" betraut wurde, rechnet zu den „goods conditionally contraband" auch Eisen, Kohlen, Heu, Pferde, Geld (!). Charakteristisch für die amerikanische Litteratur ist das Urteil des „Supreme Court of the United States" im Falle „Peterhoff" 1866. Es unterscheidet u. a.: „1. Articles manufactured primarily or ordinarily used for military purposes, in time of war, destined to a belligerent country or places occupied by the army and navy of a belligerent, are always contraband and liable to condemnation. 2. Articles which may be and are used for purposes of war or peace, according to circumstances, are contraband only when actually district to the military or naval use of a belligerent. 3. Articles exclusively used for peaceful purposes are not contraband at all . . ."

Der Doktrin ist aber nicht als einzigem Faktor die Fortgestaltung des Begriffes „Contrebande" überlassen geblieben: In zahlreichen Fällen haben sich einzelne Seemächte nicht gescheut, unbequeme Ansichten der Wissenschaft zu mißachten und in rücksichtsloser Opportunitätspolitik ihre eigenen Forderungen, gestützt auf die Gewalt, nicht auf das Rechtsbewußtsein, zum Austrag zu bringen.

„In kritischen Zeiten pflegt eine Lücke des Seerechts durch eine Seemacht ausgefüllt zu werden", konnte Graf Bülow in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 sagen; aber die Staatsraison der Seemächte hat in ihren Ordonnanzen und Instruktionen nicht nur in Ermangelung anerkannter Grundsätze, sondern oft mit bewußter Hintansetzung derselben gesprochen und selbst Hall, dem man gewiß nicht übermäßige Rücksichtnahme gegenüber den Rechten der Neutralen nachsagen kann, bemerkt in seinen „rights and duties of neutrals": „The states which have successively possessed or hoped for maritime supremacy have in turn extended the privileges of the belligerents".

Die einzelnen Ordonnanzen, welche besonders England und in früheren Zeiten bisweilen auch die kontinentalen Westmächte über den Begriff der Contrebande erlassen haben, hat denn wohl auch weniger die Rechtsüberzeugung als die Staatsraison diktiert. Eine allgemein verbindliche Kraft konnte diesen Kundgebungen nicht innewohnen; nach Sachlage konnten sie nur als einseitige Verhaltungsvorschriften der betr. Regierungen an ihre Seebehörden und durch ihre Veröffentlichung auch Avertierungen fremder Interessenten darstellen und zwar nach dem

ausgesprochenen Willen ihrer Schöpfer in den meisten Fällen nur für die Dauer einer bestimmten Zeitlage. — Eine zweifelhafte Rechtsquelle, die aber oft genug in die Lage kommen konnte, die Doktrin zu derogieren.

Eine breitere, sicherere Grundlage für die Gestaltung des Begriffs schien der Abschluß zahlreicher Verträge zu gewährleisten.

Immerhin hing hier die Festlegung des Umfanges der Contrebande nicht allein von der Willkür der betreffenden Regierung ab; es hatten hier doch wenigstens die Kontrahenten zu einer Verständigung ihrer Ansichten schreiten müssen; eine bestimmte Praxis konnte sich wenigstens auf gemeinschaftlichen usus und consuetudo berufen.

Allein der Natur der Sache nach waltete auch hier mehr der Gesichtspunkt der Opportunität als derjenige der unparteiischen Rechtsfindung ob; die Vertragschließenden erwarteten auch gar nicht eine weitere Verallgemeinerung ihrer Ansichten, welche Vertragsstipulationen, aber nicht Rechtsnormen niederlegten.

Eine der ersten Regierungen, die sich mit Begrenzung des Begriffes befaßte, war die französische.

Sie hat sich im Großen und Ganzen trotz der noch immer verhältnismäßig beträchtlichen Stärke ihrer Seemacht, deren ruhmreiche Tradition von einer Zeit berichten, da noch Frankreich die Herrin der Meere war, human und für die Entwicklung der Rechte der Neutralen förderlich gezeigt.

Schon im Jahre 1303 schloß Frankreich mit England einen Vertrag ab, inhaltlich dessen die Kontrahenten sich verpflichteten, den Feinden des anderen Teils keinen Beistand zu leisten.

Indessen wurde von jeher das Verbot des Contrebandierens nur auf die Zuführung von eigentlichem Kriegsmaterial beschränkt.

So besagt eine Verordnung Franz I. von 1543: „Mais pourront nozdicts alliez et confederez faire leur traficque par mer dedans navires qui soient de leur obeissance et sujection et par leurs gens et subjects, sans y acceuillir nos ennemis et adversaires; lesquels biens et marchandises ainsi chargées ils pourront mener et conduire ou bon leur semblera, pourveu que ce ne soyent munitions de guerre dont ils vousissent fortifier nozdicts ennemis; auquel cas, nous avons permis et permettons à nosdicts subjects les prendre et les amener à nos ports et havres et lesdites munitions retenir, selon l'estimation raisonnable qui en sera faite par notre amiral ou son

lieutenant" (Lebeau, code des prises I p. 97, Citat bei Geffcken „Die Neutralität").

Im Jahre 1584 bestimmte eine französische Ordonnanz sogar, daß die Contrebande nicht ohne weiteres konfisziert werden, sondern daß den Kriegführenden nur ein Vorkaufsrecht auf sie zustehen solle.

Auch der Vertrag Frankreichs mit den Hansestädten 1655 beschränkte den Begriff der Contrebande wesentlich: er verbot nur die Zuführung von Waffen und Segeltuch, gab aber Lebensmittel frei.

Aehnliche Vergünstigungen für den neutralen Handel erlangte Frankreich im Vertrage mit England (St. Germain 1677), obwohl die Seemacht Frankreichs, — und damit sein Interesse an der Vermehrung der Rechte der Belligerenten, — in der Zwischenzeit erheblich erstarkt war.

Ludwig XIV. hatte seine Marine derart vermehrt, daß sie um 1680 100 große und 700 kleinere Fahrzeuge mit einer Bemannung von 100 000 Seeleuten zählte.

Nichtsdestoweniger beschränkte die französische Marineordonnanz von 1681 die Contrebande auf Kriegsmunition.

Der Pyrenäenvertrag und nach ihm der Utrechter Frieden erklärten alles das als freies Gut „quae instrumento vel apparatu pro terrestri vel maritimo bello formam non acceperunt", — Bestimmungen, die für den Inhalt vieler Verträge, welche die Krone Frankreichs schloß, (so insbesondere den Frieden von Versailles 1786) vorbildlich waren.

Die Revolutionskriege führten zwar zu einer weit schärferen Praxis und die Dekrete Napoleons I. von Mailand (1806), Berlin (1807) und Fontainebleau (1810), (welch letzteres sogar befahl, alle nach Frankreich und den ihm verbündeten Ländern gebrachten Waren britischen Ursprungs dem Feuer zu übergeben, gleichviel, ob sie auf englischen oder neutralen Schiffen eingebracht worden wären), waren einer versöhnlichen Interessenausgleichung und ungestörter Weiterentwicklung des bestehenden Rechtszustandes nicht günstig, es ist aber billig, daran zu erinnern, daß sie nur Repressivmaßregeln gegen Großbritannien darstellten, das alle Häfen des französischen Kaiserreichs von der Elbe bis Brest blokiert und später über sämtliche Häfen Frankreichs und seiner Verbündeten die Sperre weiter ausgedehnt hatte.

Nach der Restauration kehrte Frankreich wieder zu seinen alten Prinzipien zurück; es hat in humaner Weise bis jetzt viele Gegenstände, die andere Mächte zur Contrebande rechneten, wie z. B. Kohlen, nicht

als solche angesehen und im allgemeinen seine Praxis in Einklang mit seiner Doktrin zu stellen gewußt, deren Ansichten über den Begriff der Contrebande Hautefeuille (histoire du droit maritime p. 433) in die Formel zusammenfassen konnte: „articles expressément et uniquement destinés à faire la guerre."

Auch die Praxis der Generalstaaten und der Hansestädte war im allgemeinen der naturgemäßen Rechtsentwicklung nicht abhold. Insbesondere hat sie Lebensmittel nicht als Contrebande gelten lassen. Die Niederlande haben im 17. Jahrhundert in einigen Verträgen mit England, Spanien und Schweden Pferde und Schiffsbaumaterial als Contrebande aufgeführt.

Von den Ostseemächten trat zuerst Schweden mit der Ansicht hervor, daß die Contrebande auf Kriegsmunition zu beschränken sei, eine Ansicht, der es in den Uebereinkommen mit England von 1656, 1661, 1664 und 1665 vertragsmäßige Geltung verschafft hat und die auch bis auf den heutigen Tag die skandinavischen Mächte (so auch Dänemark im Kriege 1864) beibehalten haben.

Verhältnismäßig spät erst, aber auch um so wirkungsvoller, trat Rußland in die Reihe der Vorkämpfer für die Rechte der Neutralen.

Im Jahre 1766 hatte es mit Großbritannien einen Handelsvertrag geschlossen.

Art. 10 und 12 dieses Vertrages hatten Contrebande in der Hauptsache auf Kriegsausrüstungsgegenstände und Schwefel beschränkt, da Rußlands Handel und Seemacht damals noch gering waren.

Katharina II. erklärte nun in ihrer berühmten Deklaration vom 28. Februar 1780 (erste bewaffnete Neutralität), die u. a. auch den Grundsatz aufstellte, daß die neutrale Schiffahrt nach dem Lande des Belligerenten im Grundsatze frei sei („que les vaisseaux neutres puissent naviguer librement de port au port et sur les côtes des nations de guerre"), daß als Contrebande überhaupt nur diejenigen Waren zu betrachten seien, welche die Verträge der Vertragschließenden mit der einen oder der anderen Kriegsmacht als solche bezeichnet hätten. Man nahm hierbei insbesondere den erwähnten russisch-englischen Handelstraktat, der ja den Rechten der Neutralen im allgemeinen günstig war, zum Ausgangspunkt.

Da der Deklaration Schweden und Dänemark alsbald, Frankreich, Oesterreich, Preußen, die Niederlande, Spanien und die Vereinigten Staaten im Jahre 1781 beitraten, denen Portugal 1782 und die beiden

Sizilien 1783 folgten, so konnten die Kontrahenten zur Unterstützung ihres Standpunktes auf eine Seemacht hinweisen, der eine ebenbürtige nicht entgegengestellt werden konnte.

Daß die Spitze dieser Deklaration sich wider England richtete, mag richtig sein (vgl. Hall, the right and duties of neutrals: „The accession of France, Spain, Holland and the United States was an act of hostility directed against England"); die Härten der englischen Praxis hatten sie aber auch herausgefordert.

Die Deklaranten konnten sich zudem nicht nur auf Opportunitätspolitik berufen, sondern auch auf das Rechtsbewußtsein. —

Den Grundsätzen der ersten Neutralität blieb Rußland auch in der Folge treu:

Durch den Vertrag von 1801 erlangte es von England das Zugeständnis, daß im allgemeinen nur die im Vertrage namentlich aufgezählten Waffen und Ausrüstungsgegenstände als Contrebande gelten sollten.

Noch in neuerer Zeit hat Rußland den Begriff der Contrebande in einem humanen, für die Rechte der Neutralen günstigen Sinne statuiert.

Der Senats-Ukas vom 12. Mai 1877 hat für die Dauer des Türkenkrieges bestimmt, daß im wesentlichen nur Waffen, Munition und Ausrüstungsgegenstände der Soldaten zur Contrebande zu rechnen seien.

Die Königlich Preußische und nach ihr die Kaiserliche Regierung haben von jeher einen wohlwollenden Standpunkt gegenüber den Rechten der Neutralen eingenommen.

Schon Friedrich der Große setzte es im Jahre 1744 durch, daß England sein angebliches Recht, das für seinen Gegner Frankreich bestimmte Schiffsbauholz neutraler, speziell preußischer Herkunft, als Contrebande zu beschlagnahmen, aufgab.

Der Vertrag Preußens mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika setzte im Jahre 1785 fest, daß selbst notorische Contrebande, wie z. B. Waffen, nur der Beschlagnahme nicht der Wegnahme unterliegen sollte und daß in jedem Falle ihr Besitzer vollkommen — auch für verursachten Schaden —, ersatzberechtigt sei.

Gerade die Vereinigten Staaten hat in neuerer Zeit Preußen wiederholt, wenn auch vergeblich, zur Annahme der Pariser Seerechtsdeklaration zu bewegen versucht. Ueber den Umfang der Kriegscontre-

bande hat sich dann die Kaiserliche Regierung bei einigen Gelegenheiten ausgesprochen:

Art. 25 des Vertrages des Deutschen Reiches mit Costa Rica vom 18. Mai 1875 (Reichsgesetzblatt 1877, S. 13 f.) bestimmt: . . . „diese Freiheit des Handels und der Schiffahrt darf sich jedoch in keinem Falle auf Gegenstände, welche als Kriegscontrebande gelten, erstrecken, nämlich auf Feuer- und blanke Waffen, Geschosse, Pulver, Salpeter, militärische Ausrüstungsgegenstände und Gerätschaften aller Art, welche für den Gebrauch im Kriege bestimmt sind."

Diese Fassung ließ der Praxis der Schiffskommandanten immerhin einen etwas weiten Spielraum; wie es scheint, wurde sie später von der Kaiserlichen Regierung selbst als zu umfassend angesehen. Wenigstens erwiderte 10 Jahre später Fürst Bismarck auf eine Eingabe von 33 Hamburger Firmen, daß er die Auffassung der Eingabe teile, wonach „die früher übliche Behandlung des Salpeters als Contrebande unter den heutigen Verhältnissen eine zwecklose Beschränkung des Handelsverkehrs darstellen würde, da derselbe zu Kriegszwecken nicht unmittelbar zu benutzen ist, sondern hierzu erst durch eine umständliche Verarbeitung verwendbar gemacht werden kann, zu deren Vornahme bei dem gegenwärtigen Stande der Kriegführung während der letzteren kaum noch ein Bedürfnis vorhanden sein wird."

Mit den Worten, . . . „die früher übliche Behandlung des Salpeters als Contrebande" ist die Kaiserliche Regierung dem Hinweis darauf nicht entgegengetreten, daß sie einst selbst, eben im Vertrage mit Costa Rica, den Salpeter als Contrebande erklärt hat; die Erklärung ihres neuerlichen, den Zeitverhältnissen angepaßten, Standpunkts läßt aber einen ferneren bedeutungsvollen Schluß für ihre Auffassung vom Umfang der Contrebande überhaupt zu: Die Ausschaltung des Salpeters aus der Liste der Contrebandeartikel wird damit begründet, daß „derselbe zu Kriegszwecken nicht unmittelbar zu benutzen ist, sondern hierzu erst durch eine umständliche Verarbeitung verwendbar gemacht werden kann."

Danach dürfte man wohl mit der Annahme nicht fehlgehen, daß die Kaiserliche Regierung von etwaigen durch die besonderen Umstände des Falles gebotenen Ausnahmen, Rohmaterialien und überhaupt Gegenstände, die noch nicht zum unmittelbaren Kriegsgebrauch hergerichtet sind, nicht als Contrebande aufzufassen gewillt ist.

Befinden sich so die Auffassungen der Seemächte des Kontinents über den Umfang der Contrebande erfreulicherweise in wesentlichen

Punkten in Uebereinstimmung, so muß die ablehnende Haltung der englischen und neuerdings auch der nordamerikanischen Doktrin und Praxis gegenüber der der fortschreitenden Zivilisation angepaßten Rechtsentwicklung um so befremdlicher erscheinen.

Die Verträge, welche die Union im 18. Jahrhundert mit Frankreich, das ihm durch Waffengewalt zum Siege verholfen hatte und mit Preußen, das der jungen Republik gegenüber stets eine wohlwollende Stellung eingenommen hatte, abschloß, waren den neutralen Rechten nicht ungünstig gewesen.

Im Vertrage mit England 1794 gaben die Vereinigten Staaten schon zu, daß auch Schiffsbauholz, Theer, Harz, Kupferplatten, Segel, Hanf, Tauwerk und allgemein „what may serve directly to the equipment of vessels" Contrebande sein sollte.

Es war allerdings weiter Schadloshaltung für die Beschlagnahme bedungen („the same shall not be confiscated, but the owners thereof shall be speedily and completely indemnified". Indessen hielten die Vereinigten Staaten im 18. Jahrhundert noch an der Auffassung fest, daß Lebensmittel nicht zur Contrebande werden könnten, es sei denn, daß sie einer belagerten Stadt zugeführt werden sollten „that corn, flour and meal being the produce of soil and labour of the country. were not contraband of war, unless carried to a place actually invested", eine Auffassung, die den englischen Plänen, Frankreich auszuhungern, gegenüber von Wichtigkeit war.

Im 19. Jahrhundert war die Praxis der Vereinigten Staaten schärfer.

Der Pariser Deklaration traten sie nicht bei.

Die Versuche Preußens, sie zur grundsätzlichen Abschaffung der Kaperei zu veranlassen, schlugen fehl; sie erklärten, hierauf nur eingehen zu können, wenn man einen Schritt weiter gehe und das Privateigentum überhaupt für unverletzlich erkläre.

Indessen erklärte Staatssekretär Marcy in seiner Depesche an den Grafen Sartiges vom 28. Juli 1856 u. a., daß die Vereinigten Staaten Ziff. 2 der Pariser Deklaration „die neutrale Flagge deckt die feindliche Ladung mit Ausnahme der Contrebande" stets anerkannt hätten.

Während des Bürgerkrieges erklärte die Union sogar die aus den konföderierten Staaten ausgeführte Baumwolle als Kriegscontrebande, denn ohne den mit der Ausfuhr verbundenen Gewinn hätten die „Rebellen" unterliegen müssen.

Die Beschlagnahme dieser „insurgent cotton“ wird stets ein denkwürdiger Beweis für die Elastizität des Begriffes „Contrebande“ bleiben!

Art. 15 des Vertrages der Vereinigten Staaten mit Italien vom Jahre 1871 will allerdings aus der Liste der Contrebande-Artikel die Rohmaterialien ausschließen, wenigstens besagt er, daß „generally all kinds of arms and instruments of iron, steel, brass and copper or of any other materials manufactured, prepared and formed expressly to make war by sea and land“, Contrebande seien.

Die rigoroseste Handhabung der Contrebandepolizei hat stets England ausgeübt.

Schon die Königin Elisabeth verbot den Neutralen die Zufuhr von Lebensmitteln nach Spanien, 1589 ließ sie der Hansa 60 Schiffe, die mit Korn beladen nach Spanien bestimmt waren, wegnehmen.[1]) Je nach Gutdünken wurde die Liste der Contrebande-Artikel bald verkürzt, bald erweitert, 1661 sagte es Lord Clarendon dem Lübeck'schen Gesandten frei heraus, ihr Umfang richte sich nach der „ratio belli“.

Schon früher, zuerst wohl im Vertrage von Southampton 1625, hatte England Lebensmittel als Contrebande erklärt, eine Auffassung, die es jahrhundertelang, namentlich auch in den Revolutionskriegen, nicht aufgegeben hat. Das hinderte aber Großbritannien nicht, in einzelnen im 17. Jahrhundert mit Spanien und Schweden geschlossenen Verträgen Nahrungsmittel für frei zu erklären: im einzelnen Falle hatte jeweils Opportunitätspolitik den Gesetzgeber geleitet. Auch die bekannteste britische Autorität auf dem Gebiete des Seerechts, Sir William Scott (später Lord Stowell), hat diesen Standpunkt vertreten; er hat allerdings den Neutralen Entschädigung für die Beschlagnahme der Lebensmittel zugebilligt, den Belligerenten also ein Zwangsvorkaufsrecht eingeräumt.

Nun scheint Großbritannien doch diese engherzige Anschauung aufgegeben zu haben.

Wenigstens hat sie der einflußreiche Hall in seinem „international law“ entschieden mißbilligt und sich damit dem Urteil seiner kontinentalen Fachgenossen angeschlossen, die wie Calvo (droit intern. IV. pag. 23) die Forderung auf unbedingte Freigabe der Lebensmittel im Namen der

1) Zum Hohn schickte sie zwei Schiffe nach Lübeck zurück, die den Hanseaten die Botschaft bringen sollten, daß sie für die Hansa nur die tiefste Verachtung hege.

Menſchlichkeit ſchon längſt erhoben hatten (Ni le caractère des guerres actuelles ni le mode selon lequel se poursuivent de nos jours les opérations militaires ne justifient, du moins chez les peuples civilisés, l'adoption de telles mesures extrêmes. Nous nous croyons fondés à poser en principe que le commerce des denrées alimentaires reste essentiellement libre au temps de guerre"), vgl. auch de Landa, el derecho de la guerra conforme á la moral, Pamplona 1877 Cap. IV: . . . „pero lo que no puede prohibirse sin inhumanidad es el transporte de comestibles" . . .

Den Begriff Contrebande genau feſtzulegen hat die größte Seemacht bis jetzt vermieden, obwohl ſie wiederholt darum auch von Vertretungen ihrer eigenen Unterthanen angegangen wurde.

1859 erklärte das britiſche auswärtige Amt, es könne keine Auskunft geben, was als Contrebande aufzufaſſen ſei. Sache des zuſtändigen Priſengerichtshofes wäre es, dies im einzelnen Falle zu beſtimmen, deſſen Entſcheidung hingenommen werden müſſe, es ſei denn, daß ſie augenſcheinlich den Prinzipien des Völkerrechts widerſpreche. („The decision must be accepted unless there has been a flagrant violation of international law.")

Nach der Neutralitätserklärung von 1861 ſollte als Contrebande jeder Artikel angeſehen werden, der nach Recht und Gebrauch des Völkerrechts als ſolcher zu gelten habe.

Damit iſt, was wohl einer näheren Darlegung nicht bedarf, der Willkür der Belligerenten freier Spielraum gegeben, wie ſich denn auch die engliſche Praxis mit Vorliebe auf veraltete Priſengerichtsurteile berufen hat, trotz des Hinweiſes der erwähnten Proklamation auf den „modern use of nations".

So hat England auch ſtets Kohlen als Contrebande angeſehen, wogegen ſich allerdings ſeine Doktrin, wie es ſcheint bis jetzt vergeblich, verwahrt hat. Im Grunde wenig ſchmeichelhaft für den engliſchen Geſetzgeber, weil ihm lediglich Opportunitäts-, nicht Billigkeitsmotive unterſchiebend, iſt ein Aufſatz in der „Edinburgh Review" vom Juli 1854: „But it is of so much importance to our own cruisers to be able to take in coal in neutral ports, which they would not be able to do if coal was universally regarded as a prohibited article, that we should probably lose more than we can gain by contending for prohibition."

So hat die geſchichtliche Entwicklung den Begriff Contrebande noch nicht zu einer allgemein anerkannten Feſtlegung kommen laſſen.

Im Anfang des 19. Jahrhunderts ließen die friedlichen Zeiten der heiligen Allianz die Notwendigkeit einer Vereinbarung hierüber den Regierungen noch nicht als unumgänglich erscheinen und die Signatare der Pariser Deklaration haben es leider — wohl aus politischen Motiven — unterlassen, eine Begriffsbestimmung zu geben. Eine positive Grundlage zur Entscheidung eventuell entstehender Rechtsstreitigkeiten hätte das Bestehen von Verträgen bieten können. Ein solcher Vertrag ist aber zwischen Deutschland und England nicht geschlossen worden. Hat eine Regierung ihre Entschließungen nicht durch Staatsverträge gebunden, so ist sie in der Lage, eigene Instruktionen zu erlassen.

Diese Instruktionen aber, die nicht oder nur zum kleinen Teil den inneren Dienst regeln, müssen für das Ausland von einschneidender Bedeutung sein.

In seiner Interpellationsbeantwortung vom 19. Januar 1900 sagte daher auch Graf Bülow:

„Welche Arten von Waren hiernach unter den Begriff fallen können, ist streitig und wird, abgesehen etwa von Kriegswaffen und Kriegsmunition, sich in der Regel nur unter Berücksichtigung aller Umstände des einzelnen Falls entscheiden lassen, es sei denn, daß die kriegführende Macht ausdrücklich die Gegenstände, die sie als Contrebande zu behandeln beabsichtigt, den Neutralen in giltiger Form bekannt gegeben und von diesen keinen Widerspruch erfahren hat."

Schon Fürst Bismarck hat dieser Auffassung in seiner Antwort an die Hamburger Firmen vom 21. April 1885 mit den Worten Ausdruck gegeben, daß „die interessierten Mächte in jedem einzelnen Falle nach Maßgabe der Oertlichkeit und ihrer Interessen diejenigen Waren bezeichnen, welche sie während der Dauer der Feindseligkeiten als Contrebande zu behandeln beabsichtigen".

Diesen vom Grafen Bülow neuerdings betonten Standpunkt näher zu begründen, dürfte nicht erforderlich fallen. Die Willkür des Belligerenten wäre ja sonst unbeschränkt.

Er statuiert ein einfaches Postulat der Gerechtigkeit, das von den Gebildeten aller zivilisierten Nationen, die billig denken wollten, anerkannt werden mußte.

Die britische Neutralitätsproklamation von 1861 enthielt wenigstens eine, wenn auch in ihrer Allgemeinheit durchaus unzureichende Ankündigung dessen, was das Kabinet von St. James als Contrebande

ansehen werde „any article or articles considered and deemed contraband of war according to the law or modern usage of nations".

Loyaler in der Ankündigung als in der Sache selbst war die französische Regierung 1870 und die russische 1877, die den erwähnten Senats-Ukas, der den Begriff der Contrebande ziemlich eng bestimmte, während des Türkenkrieges veröffentlichte.

Im gegenwärtigen Kriege ist eine solche Bekanntgabe seitens Englands nicht erfolgt, obwohl dies im dringenden Interesse des neutralen Handels gelegen hätte.

Für das Kabinet von St. James und seine Seebehörden mußten daher die schon früher erlassenen instruktionellen Vorschriften maßgebend sein.

Diese Vorschriften sind in dem Handbuch „a manual of naval prize law by Godfrey Lushington" vom Jahre 1866 zusammengefaßt.

Thomas Erskine Holland hat im Jahre 1888 eine Neuausgabe dieses „manual of naval prize law" veranlaßt, das wie in seiner ersten, so auch in seiner jetzigen Gestalt auf dem Titelblatt den gesperrt gedruckten Vermerk enthält: „Issued by authority of the Lords Commissioners of the Admiralty." Schon dieser Hinweis läßt einen berechtigten Zweifel über den offiziellen Charakter des „Manual" nicht aufkommen; ganz richtig ist es daher auch, wenn Graf Hatzfeldt in seiner Note vom 4. Januar 1900 von diesem Reglement, als einem von der britischen Admiralität erlassenen, spricht. [1])

Britischerseits wurde indessen der amtliche Charakter des „manual of naval prize law" geleugnet und es wird daher nötig sein, um die *Giltigkeit* seiner Bestimmungen, — speziell für den vorliegenden Fall, — darzulegen, auf diese Controverse einzugehen.

Der britische Premierminister Lord Salisbury sucht in seiner Note an den Botschafter in Berlin Sir F. Lascelles datiert Foreign Office 10. I. 1900 darzulegen, daß diese von der Reichsregierung durch Graf Hatzfeldt vertretene Behauptung unrichtig sei.

(Vgl. Nr. 47 des erwähnten Blaubuchs.)

---

1) Der Text dieser Note ist mir leider nur in englischer Fassung zugänglich (durch das britische Blaubuch, welches im März 1900 beiden Häusern des Parlaments vorgelegt wurde). Die betr. Stelle lautet: . . . „This view is also taken by *the British* Admiralty in their Manual of Naval Prize Law of 1866".

Die betreffende Stelle lautet:

„The volume which is described in Count Hatzfeldt's note as „The Manual of Naval Prize Law of the British Admiralty" and from which Count Hatzfeldt quotes certain phrases as expressing the view of the Lords Commissioners on this subject, is, in fact, a book originally compiled by Mr. (now Sir) Godfrey Lushington, which was published under the authority of the Lords Commissioners as stating in a convenient form the general principles by which Her Majesty's officers are guided in the exercise of their duties; but it has never been asserted and cannot be admitted to be an exhaustive or authoritative statement of the views of the Lords Commissioners.

The preface to the book states that is does not treat of questions which will ultimately have to be disposed of by the Prize Court, but which do not concern the officer's duty of the place and hour. The directions in this Manual, which for practical purposes were sufficient in the case of wars such as have been waged by Great Britain in the past, are quite inapplicable to the case which has now arisen of war with an inland State, whose only communication with the sea is over a few miles of railway to a neutral port" ....

Wenn wir diese Ansicht der britischen Regierung im Einzelnen prüfen wollen, dürfte es dienlich sein, folgende von ihr betonten Punkte hervorzuheben:

1. Das „manual of naval prize law" soll niemals von der britischen Admiralität als offizielles „Reglement" anerkannt worden sein.

2. Nach der Vorrede soll sich das Buch nicht mit Fragen, deren Entscheidung in letzter Linie dem Prisengerichtshof zusteht und die nichts mit der augenblicklichen Entschließung der Seeoffiziere zu schaffen haben, befassen sollen.

3. Die Direktiven dieses Manual sollen für die vergangenen Kriege Großbritanniens, aber nicht für den gegenwärtigen Krieg, maßgebend gewesen sein, der dadurch einen ganz besonderen Charakter angenommen habe, daß der Gegner ein binnenländischer Staat sei, dessen Gebiete nur durch Eisenbahnen mit einem neutralen Seehafen in Verbindung stünden.

Weitere Gründe hat die britische Regierung für ihren Standpunkt nicht geltend machen können.

Prüfen wir den ersten!

Eine Anerkennung des „manual of naval prize law“ war doch wohl nicht notwendig.

Das Manual bezeichnet sich gleich im Anfang der Vorrede als „designed for the use of Officers of Her Majesty's Navy in time of war“.

Wenn die britische Admiralität der Ueberzeugung gewesen wäre, daß dieses weit verbreitete Buch auch nur eine einzige unrichtige, d. h. von der Admiralität nicht gewollte, Instruktion brächte, so hätte sie ganz sicherlich nicht verfehlt, ihrer Ansicht darüber in bindender Form Ausdruck zu geben, um so mehr, als ein Fehler in diesem Reglement zu internationalen und neben anderen auch darum unabsehbaren Folgen hätte führen können.

Die britische Admiralität hat nichts derartiges gethan, sie hat zugelassen, daß die britischen Marineoffiziere dieses Manual als ein speziell für sie, oder wenigstens die Marine, geschriebenes Instruktionsbuch ansahen, etwa wie unsere Offiziere ihr Exerzierreglement oder die Felddienstordnung.

Sie hatte aber ihren Standpunkt gleich von vorneherein, in autoritativer Form bekannt gegeben, das Manual trägt auf dem Titelblatt wie erwähnt, den gesperrt gedruckten Vermerk: „Issued by authority of the Lords Commissioners of the Admiralty;“ mehr konnte gar nicht erfolgen, um dem Manual einen offiziellen Charakter zu verleihen, und darüber kommt eine sachliche Prüfung nicht hinweg. — Geht Lord Salisbury zunächst davon aus, daß dem Manual eine für die britische Regierung verbindliche Wirksamkeit nicht innewohnen könne, so sucht er im Folgenden darzuthun, daß die Bestimmungen des Handbuchs auch gar nicht auf den Zwischenfall anwendbar wären.

Seine zweite Behauptung, die Vorrede weise darauf hin, daß das Manual nicht Sachen entscheiden wolle, über die doch in letzter Linie der Prisengerichtshof zu sprechen habe, die aber nichts mit der augenblicklichen Entschließung der Seeoffiziere zu thun hätten, ist richtig. Allein sie ist, um es ohne Umschweife zu sagen, aus dem Zusammenhang genommen. Davon, daß zwei Zeilen über der von ihm erwähnten Stelle das Buch für sich das Recht in Anspruch nimmt, dem Seeoffizier klipp und klar Direktiven zu geben, was er im einzelnen Fall zu thun und was er zu unterlassen habe, hat Lord Salisbury nichts gesagt („which directed him, briefly and clearly, what to do, what not to do“).

Und doch wird man dieser Stelle der Vorrede, im besonderen im Zusammenhalt mit der von Lord Salisbury zitierten, eine gewisse Bedeutsamkeit nicht absprechen können.

Unzweifelhaft wollte der Verfasser damit sagen, daß das Reglement klare Direktiven gebe [1]), daß es aber nicht seine Aufgabe sein könne, verwickelte Streitfragen zu entscheiden, deren Lösung nur ein Prisengerichtshof finden könnte.

Daß das Manual aber nicht jeden einzelnen möglichen Fall im Auge haben kann, liegt in der Natur der Verhältnisse; es würde darum aber nichts desto weniger fehlerhaft sein, wenn man seinen Bestimmungen die Giltigkeit für die von ihm vorgesehenen, klar gezeichneten Eventualitäten absprechen wollte.

Davon, daß einzelne seiner Bestimmungen auf den vorliegenden Fall so passen, daß der Abgeordnete Möller in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 sagen konnte, es sehe so aus, als ob das für „Delagoabai geschrieben wäre", werden wir noch im Folgenden zu handeln haben.

Schließlich hat Lord Salisbury behauptet, die Bestimmungen des Manual seien für die Lage des gegenwärtigen Krieges überhaupt nicht anwendbar.

Es lag sicher nicht in der Intention der Herausgeber des Manual, ein Werk zu schaffen, das nicht für das Verhalten der Seeoffiziere in allen Kriegen, in welchen sie überhaupt in Aktion treten konnten, maßgebend wäre.

Klar und deutlich ist in der Vorrede gesagt: „The Manual is a statement of existing law and practice", es soll das gegenwärtige Recht darlegen.

Dieses einfach über Bord werfen, weil es im speziellen Falle auch einmal nicht unsern Zwecken hold wäre, scheint doch ein zweifelhaftes Beginnen.

Man hat sich nicht gescheut, das Manual stets als Richtschnur für das Verhalten der Seeoffiziere in Kriegszeiten anzuerkennen, man muß auch für *diesen* Fall die Konsequenzen ziehen, welche das Vorliegen eines von autoritativer Seite herausgegebenen, in unserem Falle durchaus einschlägigen Reglements mit sich bringt.

---

1) Das Manual hat zudem seine Bestimmungen nicht in der Form zur Diskussion gestellter Ansichten, sondern in jener prägnanter Artikel zusammengefaßt.

Es verdient doch wohl auch hervorgehoben zu werden, daß Lord Salisbury zu der Erkenntnis von der Antiquierung des Manual erst gelangte, als sich die deutsche Regierung im Zwischenfall mit England auf seine Bestimmungen berief.

Vorher hatte das Manual in den weitesten Kreisen, im besonderen in denen der britischen Seeoffiziere, Eingang gefunden gehabt, und man hatte sich nicht gescheut, es als allein maßgebend hinzustellen.

Die Reichsregierung war sonach völlig im Recht, als sie die Bestimmungen des Manual für den vorliegenden Fall als anwendbar erklärte.

Übrigens blieb der englischen Regierung, wollte sie, wie es ja Lord Salisbury verlautbarte, die Bestimmungen des Manual als für sie nicht bindend und den Zwischenfall nicht treffend darstellen, nur die eine Möglichkeit, sich auf die allgemeinen Regeln des Völkerrechts zu berufen, wie sie es ja z. B. auch in der Neutralitätsproklamation von 1861 gethan hat. Vielleicht auf die Regeln des internationalen und nicht des englischen Völkerrechts.

Diese räumen den Neutralen aber eine wesentlich bessere Stellung ein, als die, welche das Manual ihnen zubilligen wollte.

Im Folgenden wollen wir dies durch Wiedergabe der betreffenden Stellen des Manual zu erläutern suchen.

Art. 57 giebt zunächst folgende Begriffsbestimmung von Contrebande: „in order that goods may be Contraband, two conditions are necessary:

1. The goods must be fit for purposes of war exclusively, or for purpose of war as well as of peace.

2. They must be destined for the use of the Enemy in war."

Also das britische Reglement steht noch immer auf dem Standpunkt des alten Hugo Grotius, die jahrhundertlange europäische Doktrin, die einhellige Rechtsüberzeugung des Kontinents hat sie davon nicht abbringen können: sie erklärt nach wie vor Sachen, die sowohl im Frieden als im Kriege verwendbar sind, als Contrebande, sie ist noch von der Vortrefflichkeit der Lehre der „res anticipitis usus" überzeugt.

Interessant ist der Zusammenhalt mit den Vorschriften, die Frankreich für seine Kriegsmarine in seinem letzten großen Kriege erließ. In den Instruktionen, welche der Kaiserlich Französische Staatssekretär der Marine für die Marine am 25. Juli 1870 erlassen hat, zählt Art. 8 ausdrücklich die Gegenstände auf, die zur Contrebande werden können:

„Bouches et armes à feu, armes blanches, projectiles, poudre, salpêtre, soufre, objets d'équipement, de campement et de harnachement militaire et tous instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre“ — von res anticipitis usus iſt keine Rede.

Von dieſem britiſch offiziellen Standpunkt aus kann man allerdings alles mögliche als Contrebande auffaſſen und einer ſkrupelloſen, barbariſchen Praxis iſt Thür und Thor geöffnet (vgl. Kleen, de la contrebande de la guerre etc.):

... „De ces principes erronés est née l'institution des contrebandes dites relative et accidentelle, qui aurait pour effet de transformer le droit des prises en une véritable piraterie.

Si un objet, quoique pacifique par sa nature, peut être saisi comme contrebande relative parce qu'il peut servir aussi à la guerre, ou parce qu'il peut être utile a un belligéant, rien n'est plus protégé contre les convoitises des croiseurs“ ...

Wie vorhin ſchon erwähnt wurde, hat die Rechtsentwicklung die Ungerechtigkeiten dieſer Theorie längſt dargelegt.

Schon Bynkershoek hat dies mit treffenden Beiſpielen zu begründen gewußt. Näher darauf einzugehen, ſcheint im Zuſammenhalt mit dem ſchon oben Erwähnten unnötig: es iſt klar, daß die Beibehaltung der längſt widerlegten Lehre des alten Hugo Grotius von der beliebten „expediency“, aber nicht von dem Rechtsbewußtſein eingegeben iſt.

Allein das Manual gewährt der britiſchen Regierung noch größere Machtvollkommenheiten.

Art. 65 des Manual beſtimmt: „It is part of the prerogative of the Crown during the war to extend or reduce the articles to be held Absolutely or Conditionnaly Contraband, subject, however to any Treaty Engagements binding upon Great Britain“.

Alſo kann die britiſche Krone — mangels eines entgegenſtehenden Vertrags, wie in unſerm Fall — durch einſeitigen Akt während eines Krieges als unmittelbar intereſſierte Partei in der Geſtalt einer lex specialis (— bedenkliches Beiſpiel für gewiſſenhafte Prüfung im einzelnen Fall durch die Vollzugsorgane —) den Begriff Contrebande unbeſchränkt erweitern, gebunden nur durch einen eventuell entgegenſtehenden Vertrag! Ob dieſe Auffaſſung vor den Fundamentalſätzen des Völkerrechts Stich hält, mag dahin geſtellt bleiben (vgl. Kleen: „De même, nul sage législateur international ne laissera aux belli-

géants, intéressés dans une guerre, le soin d'établir eux-mêmes la règle de contrebande pour cette guerre“ . . .

Immerhin steht das auch mit der deutschen offiziellen Ansicht, die Graf Bülow in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 verlautbart hat und die offizielle Bekanntgabe an die Neutralen und stillschweigende Zustimmung derselben voraussetzt, in Widerspruch.

Im Vorstehenden habe ich mich bemüht darzulegen, daß der Begriff Contrebande, wie er englischerseits ausgelegt wurde, unhaltbar sei.

Sehen wir aber einmal hiervon ab und stellen wir uns thatsächlich auf den englischen Standpunkt, so daß in Wahrheit überhaupt wenig Waren übrig bleiben, die nicht zur Contrebande werden könnten.

Unbestritten ist es stets geblieben, daß eine Ware, mag sie auch noch so sehr an sich den Charakter der „möglichen“ Contrebande tragen, doch nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen diese Eigenschaft positiv annehmen kann. Nur dann kann eine Ware Contrebande werden, wenn ihre feindliche Bestimmung feststeht.

Diesen Standpunkt hat auch im besonderen die deutsche Regierung in ihren beiden Depeschen vom 4. und 5. Januar 1900 dargelegt[1]).

In der Öffentlichkeit gab später die Kaiserliche Regierung ihre Ansicht nochmals kund, nämlich in der bedeutungsvollen Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900, in der Graf Bülow die Interpellation der Abgeordneten Möller und Gen. beantwortete[2]).

Deutscherseits hat man besonders eine Voraussetzung hervorgehoben, bei deren Fehlen von einem Contrebandieren überhaupt keine Rede sein kann: man hat, um es kurz zu sagen, die Möglichkeit eines Contrebandierens zwischen neutralen Häfen verneint. Der Gegenstand, dem der Charakter als Contrebande imputiert wird, muß das Kriegsfeld berühren und sich auf dem Wege zum Kriegführenden befinden.

Im vorliegenden Falle waren die beschlagnahmten Schiffe von einem neutralen (deutschen) Hafen in See gegangen; ihr Bestimmungsort war gleichfalls ein neutraler Hafen: Laurenço Marquez in Mozambique.

Portugal übt zur Zeit noch dort die vollen völkerrechtlichen Souveränitätsrechte aus. So konnte von einem Contrebandieren nimmermehr die Rede sein.

1) und 2) Den Text unten im Abschnitt „Der Depeschenwechsel und die Reichstagsreden“.

Der Verkehr der Neutralen unter einander kann doch nicht durch die Kriegserklärung beschränkt werden. Vgl. auch Bynkershoek, Quaestiones juris publici lib. I cap. XIV: ... „Exceptis tamen mercibus vetitis nempe belli et haec duntaxat. Quod non aliter in belligo quam si ad hostes vehantur“ ...

Martens, Précis du droit des gens Nr. 315 ... „il est considéré de l'aveu de toutes les nations de l'Europe comme contraire à la neutralité de permettre à nos sujets de transporter par les ports de l'une ou des deux puissances belligérentes de certaines marchandises, qu'on désigne du nom de contrebande de guerre“.

Ist es schon eine Singularität des Seekrieges, daß der Neutrale die Wegnahme der dem Feinde zuzuführenden Contrebande gewärtigen muß — eine Anomalie, zu der im Landkriege das Gegenstück fehlt —, so ist es ohne Weiteres ersichtlich, daß diese Beschränkung als Ausnahmegesetz eng auszulegen ist, daß sie nicht den Handel der Neutralen unter einander, sondern nur den dem Feinde zu gute kommenden Verkehr treffen will. Man käme ja sonst zu ganz unberechenbaren Konsequenzen[1]).

Lehrreich ist hierfür eine Note, welche anläßlich des „Trentzwischenfalles“ der französische Minister Thouvenel an den französischen Gesandten in Washington, Mercier, gerichtet hat.

Der Trent-Fall spielte sich, um es kurz zu zeichnen, wie folgt ab: Der britische Postdampfer „Trent“ hatte am 7. November 1861 — zu welcher Zeit die Union, die Nordstaaten von Nordamerika, sich im Kriege mit den „Konföderierten“, den Südstaaten, befanden —, auf der Reise von dem damals spanischen Hafen Havannah nach der dänischen Insel St. Thomas unter mehreren anderen Fahrgästen auch die Herren Mason, Slidell, Eustis und Macfarland nebst der Familie des Slidell an Bord.

---

1) Die Doktrin der „continuous voyage“ ist von den Engländern und zwar zuerst durch die „rule of the war of 1756“ aufgebracht worden. Die Bestimmung dieser „rule of the war of 1756“, das an die Neutralen gerichtete Verbot, mit den Kolonien des Kriegführenden Handel zu treiben, welcher ihnen im Frieden untersagt war, ist von den Neutralen heftig angegriffen worden, besonders auch die Bestimmung, daß dieses Verbot nicht durch Zwischenschiebung eines neutralen Hafens umgangen werden könne, während der feindliche die wahre Bestimmung sei. Diese Bestimmung ließ aber nur in dem Falle die Aufbringung des Schiffes zu, wenn dieses sich auf der Fahrt vom Zwischenhafen nach dem feindlichen Hafen befand. Auf der Fahrt zwischen neutralen Häfen durfte es nimmermehr konfisziert werden, auch wenn seine wahre Bestimmung erwiesenermaßen ein feindlicher Hafen war

Es hieß, daß Mason und Slidell die Interessen der Südstaaten in Paris bezw. London vertreten sollten.

Das Vereinigte Staatenkriegsschiff „San Jacinto", dessen Kapitän, Wilkes, hiervon Kenntnis erhalten hatte, lauerte dem „Trent" im Bahamakanal auf und zwang ihn (gegen allen Seegebrauch) durch zwei *scharfe* Schüsse zum Anhalten.

Im Auftrage des Kapitäns Wilkes begab sich der Schiffsleutnant Fairfax vom „San Jacinto" an Bord des „Trent" und nahm, unterstützt von seiner bewaffneten Begleitung, die Herren Mason, Slidell, Eustis und Macfarland, trotzdem diese sowohl, wie der Kapitän des „Trent" hiergegen protestierten, gefangen.

Die genannten vier Kommissioners wurden dann an Bord des „San Jacinto" und von da in das Gebiet der Union, nach dem Fort „Warren" verbracht. Der „Trent" selbst wurde freigegeben.

Wohl einstimmig wurde europäischerseits dieses Vorgehen des „San Jacinto" verurteilt.

Neben vielen anderen Punkten, so z. B. denen, daß die Angelegenheit nicht einem Prisengerichte unterbreitet worden sei, daß die vier Herren nicht gefangen gesetzt werden konnten, da sie keine Contrebande seien (die „lebenden Depeschen" der Nordamerikaner), u. a. wurde damals besonders betont, daß der Begriff der „Contrebande" in diesem Falle schlechtweg ausgeschlossen sein müsse, weil der „Trent" zwischen neutralen Häfen fuhr.

In der erwähnten Note an den französischen Gesandten in Washington[1]) nimmt Herr Thouvenel hierauf ausdrücklich Bezug und führt dann aus:

„S'il était admissible que dans de telles conditions le pavillon *neutre* ne couvrit pas complètement les personnes et les marchandises qu'il transporte, son immunité serait plus qu'un vain mot: à chaque *instant* le commerce et la navigation des puissances tierces aurait à

1) Es ist sehr bezeichnend, daß über die Regelung des Trentzwischenfalls nicht nur jener Meinungsaustausch zwischen den direkt beteiligten Regierungen von Washington und London stattfand, sondern daß sich auch andere europäische Großmächte verpflichtet glaubten, im Interesse des internationalen Handels gegen die Ansichten des Washingtoner Kabinets Verwahrung einzulegen. (Vgl. außer der erwähnten Note des Herrn Thouvenel auch die diplomatischen Instruktionen des Grafen Rechberg d. d. Wien, 18. Dezember 1861 und des Grafen Bernstorff d. d. Berlin, 25. Dezember 1861.)

souffrir de leurs rapports innocents ou même indirects avec l'un ou l'autre des belligérants."

Am Wichtigsten ist indessen wohl die Note des britischen auswärtigen Amtes an seinen Geschäftsträger bei der Union, Lord Lyons, vom 23. I. 1862.

Earl Russel gab in diesem Schreiben den Standpunkt der britischen Regierung u. a. in folgenden Ausführungen wörtlich wieder:

„Es ist für den Begriff Contrebande unerläßlich, daß die Artikel einen feindlichen und nicht einen neutralen Bestimmungsort haben" ...

„Güter", sagt Lord Stowell (Sir William Scott im Fall Junina, 3 Robinsons Rep. 167), „welche nach einem neutralen Hafen gehen, können nicht unter den Begriff von Contrebande fallen, da alle Güter, welche dahin gehen, gleichmäßig erlaubt sind".

Bezüglich der gerade hier am meisten interessierenden, weil möglicherweise von den britischen Seebehörden angenommenen, sog. „fingierten Destination" des contrebandierenden Schiffs bemerkt Earl Russel:

„Es ist unzweifelhaft von britischen Autoritäten als Rechtens aufgestellt, daß, wenn die wirkliche Bestimmung des Schiffs eine feindliche ist, sie nicht durch eine fingierte Destination für einen neutralen Hafen gedeckt und unschuldig gemacht werden kann.

Aber, wenn der wirkliche Endpunkt der Reise bona fide auf neutralem Gebiete ist, kann weder eine englische, noch wie Ihrer Majestät Regierung glaubt, irgend eine amerikanische Autorität gefunden werden, welche jemals der Lehre Vorschub geleistet hat, daß Menschen oder Depeschen während einer solchen Reise und an Bord solch eines neutralen Schiffes der kriegerischen Kaptur als Kriegscontrebande unterworfen sind. Ihrer Majestät Regierung hält solch eine Doktrin für völlig unvereinbar mit den wahren Grundsätzen des Seerechts und sicherlich mit diesen Prinzipien, wie sie in den Gerichtshöfen dieses Landes verstanden worden sind [1]).

1) Die wörtliche Wiedergabe dieser Auslassungen der französischen, indessen vor allem der englischen Regierung erschien mir in unserem Falle wesentlich. Earl Russel drückt sich so klar und prägnant aus, daß ich den Hauptinhalt seines Schreibens im Wortlaute anführen zu müssen glaubte. Eine Inhaltsangabe desselben hätte, wohl auch bei dem unbefangenen Leser, nicht zu dem beabsichtigten Eindruck geführt, nämlich dem, daß nach Lord Russels Direktiven das Vorgehen der britischen Seebehörden auch in unserem Falle schon bei dem Anhalten der Schiffe in keiner Weise zu billigen wäre. Leider war mir der englische Urtext nicht zugänglich

Es sei noch erwähnt, daß Scott gerade im Fall „Junina" seiner Ansicht noch entschiedener Ausdruck verleiht: „The articles must be taken in delicto, that is in the actual prosecution of the voyage to an enemy's port".

Die nordamerikanischen Seebehörden waren allerdings im Bürgerkriege nicht dieser Ansicht. Im Falle des „Bermuda" hat der „Supreme Court" der Union 1863 entschieden: „The interposition of a neutral port between neutral departure and belligerent destination has always been a favourit resort of contraband cariers. But it never avails them, when the ultimate destination is ascertained".

Neben der offiziellen oben wiedergegebenen Ansicht der britischen Regierung mögen die Worte von Pratt, einer bekannten englischen Autorität auf dem Gebiete des Völkerrechts, angeführt werden:

„The object of the laws against contraband being to prevent the communication of assistance to the enemy, it is absolutely necessary, to constitute that offence, that the destination of the goods should be a neutral port. Goods going to a neutral port cannot fall under that denomination, the conveyance of any goods to such destination being lawful. When however two ports of different character are situated in the same bay not separated by a headland, they are considered as identified and a destination to the neutral one will not protect from condemnation".

Allgemein — auch britischerseits — anerkannt war demnach der Grundsatz, daß von einem Contrebandieren zwischen neutralen Häfen nicht die Rede sein könne, es sei denn, daß die Bestimmung des Hafens fingiert wäre, was nur angenommen werden könne, wenn der wahre Bestimmungsort, ein feindlicher Hafen, nur durch ein Vorgebirge oder eine Landzunge vom fingierten Bestimmungsort getrennt sei.

Nicht übernommen ist dieser Grundsatz meines Wissens nur in dem erwähnten Urteil des nordamerikanischen „Supreme Court" im Bermuda-Fall: „If there be an intention, either formed at the time of original shipment, or afterwards, to send the goods to an unlawful destination, the continuity of the voyage will not be broken, as to the cargo, by any transactions at the intermediate port".

Hier wird also wider jeden Seegebrauch zwischen Schiff und Ladung unterschieden; danach kann Überlandtransport vom neutralen Hafen nach feindlichem Gebiet die ganze Reise des Schiffes zu einem unerlaubten Contrebandieren machen! (Es ist allerdings zunächst nur von Seetrans-

port die Rede: „It makes no difference, whether the destination to the rebel port was ulterior or direct".)

Diese Anschauung ist aber, soweit mir bekannt, von keiner andern Seite gebilligt worden; Geffcken verwahrt sich in seiner „Neutralität" im „Handbuch des Völkerrechts" von Holtzendorff entschieden gegen ihre Annahme, wie auch gegen die weitere Bezeichnung des Hafens Nassau als eines „intermediate port", obwohl notorisch die Zufuhr von Kriegsbedürfnissen an die Konföderierten über diesen Hafen wie über Matamores sehr stark war. Im orientalischen Kriege war der unmittelbar neben dem Gebiete des einen Belligerenten liegende neutrale (schwedische) Hafen Haparanda ein Hauptstapelplatz für Kriegsbedürfnisse; nichtsdestoweniger kam Niemand auf den Gedanken, in dem Seetransport von irgend einem west- oder mitteleuropäischen Hafen nach Haparanda ein Contrebandieren zu erblicken.

Im vorliegenden Fall war der Bestimmungsort unzweideutigerweise ein neutraler Hafen, das portugiesische Laurenço Marquez an der Delagoabai; ein feindlicher Hafen konnte aus dem einfachen Grunde gar nicht in Betracht kommen, weil die verbündeten Burenrepubliken bekanntlich gar keinen Hafen besitzen.

Im Vorgehenden wurde die Ansicht der britischen Regierung, welche sie vor 40 Jahren einnahm und diejenige der englischen Doktrin, repräsentiert durch Pratt, klargelegt.

Wenn man nun annehmen wollte, daß diese Ansichten der britischen Regierung nach 40 Jahren — wenn auch in pari conditione —, für ihre Nachfolgerin im Amte nicht mehr bindend sei, gemäß der Weitergestaltung des flüssigen Seerechts nach der beliebten „expediency" — von „Recht" wäre da allerdings kaum mehr zu sprechen — so müßte man ausschließlich die bestehenden Instruktionen für Beschlagnahme von Schiffen berücksichtigen.

Die haben de lege lata gesprochen, sie enthalten vollkräftig bestehendes Recht; über sie kann sich eine Regierung, die überhaupt bestehende Gesetze achtet, nicht hinwegsetzen wie über den Standpunkt von, wenn auch einflußreichen, Vertretern der Doktrin, deren Ansichten einer eigenwilligen Regierung gegenüber doch nur von problematischem Werte sind, die nur de lege ferenda sprechen kann. Und da ist es von Wichtigkeit, den Art. 73 der erwähnten offiziellen Instruktion, die issued by authority of the Lord Commissioners of the Admiralty ist, im Wortlaut kennen zu lernen. Sie geht stets von der Unterstellung aus, daß sich

das Schicksal der Ware nach demjenigen des Schiffes richte: . . . „On the other hand if the destination of the Vessel be Neutral, then the destination of the goods on board should be considered neutral, notwithstanding it may appear from the Papers or otherwise that the goods themselves have an ulterior Hostile destination, to be attained by transhipment, overland conveyance or otherwise", also die Bestimmung des Schiffes ist neutral und demnach die Beschlagnahme der mitgeführten Güter nach vorangegangener Anhaltung unmöglich, auch wenn die Güter beispielsweise durch Seetransport von ihrem Bestimmungsorte, einem neutralen Hafen, aus dem Feinde hätten zugeführt werden sollen.

Mit Recht konnte der Interpellant, Abg. Möller-Duisburg, in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 bemerken, dieser Passus lese sich so, als ob er für die Frage der Beschlagnahme der deutschen Schiffe geschrieben worden wäre.

Wie wir später sehen werden, konnte von einer Zuführung von Kriegsbedürfnissen an die Buren in unserem Falle gar nicht die Rede sein. Die deutschen Schiffe hatten thatsächlich auch keine „mögliche Contrebande" an Bord. Die Frage ist aber insofern von Wichtigkeit, als nicht schon (das erst zu beweisende) Vorhandensein von Contrebande an Bord des neutralen Schiffes, sondern schon die Möglichkeit, der Verdacht, daß solches Gut eingeführt werde, das Recht zum Anhalten des neutralen Schiffes giebt. Nach der erwähnten Instruktion für die britischen Schiffsoffiziere hätten aber die deutschen Dampfer, selbst wenn sie unzweifelhafte Contrebande, wie z. B. Artilleriematerial, für die Buren an Bord gehabt hätten, nicht angehalten werden dürfen.

War, wie wir gesehen haben, die Anhaltung der deutschen Dampfer unzulässig, weil kein Contrebandieren vorlag, da von einem solchen zwischen neutralen Häfen nicht die Rede sein konnte, so hätte die Eigenschaft der drei deutschen Schiffe als Postdampfer schon an sich den englischen Behörden eine Detention zwar nicht als rechtswidrig, aber als nur beim allerdringendsten und begründetsten Verdachte geboten erscheinen lassen müssen.

Um dies näher darzulegen, wird es nötig, sein, auf die rechtliche Natur eines solchen Postschiffes einzugehen.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn die angehaltenen Dampfer deutsche Kriegsschiffe gewesen wären, die ganze Angelegenheit einen noch

weit ernsteren Charakter angenommen und vermutlich zu Verwicklungen oder schleunigster Abhilfe hätte führen müssen.

Der völkerrechtliche Grund der Verschärfung der Sachlage hätte dann aber nicht darin gelegen, daß die betreffenden Schiffe eben kriegsmäßig ausgerüstet, Kriegsschiffe an sich, gewesen wären, sondern vielmehr darin, daß ihre staatliche Zugehörigkeit offensichtlich festgestanden hätte.

Nicht die Kriegstüchtigkeit des Schiffes, sondern die Garantie, welche der Staat für sein Eigentum gewährt, müßte die besondere rechtliche Stellung derartiger Schiffe begründen.

Marquardsen schlägt daher auch in seinem Werke „Der Trent-Fall", Erlangen 1862, vor, derartige Fahrzeuge „öffentliche" oder „Staatsschiffe" zu nennen.

Anders mit den Postdampfern.

Daß diese Schiffe nicht Staats-, sondern Kauffahrteischiffe sind, wird schon äußerlich dadurch nahegelegt, daß sie, wie die anderen deutschen Handelsschiffe, die schwarz-weiß-rote Handelsflagge führen.

Nur im Top des Großmastes weht, wenn Post sich an Bord befindet, die deutsche Reichspostflagge (mit dem Posthorn).

Die Bemannung der Reichspostdampfer wird von der betr. Gesellschaft bestellt, Kapitän, Offiziere und Mannschaften sind nicht Reichsbeamte.

Indessen kann ohne weiteres eine völkerrechtliche Gleichstellung eines Postdampfers mit jedem beliebigen anderen neutralen Schiffe nicht angenommen werden.

Der Postdampfer ist, wenn auch nicht im Eigentum des Staates stehend, so doch ein Schiff, welches mit der Postbeförderung, einer sehr wichtigen staatlichen Obliegenheit, betraut ist.

Schon die Bedeutung des Auftraggebers an sich bietet in gewissem Sinne für das ganze Schiff und dessen Bestimmung Gewähr.

Im vorliegenden Falle hätte auch, abgesehen hiervon, das Ansehen der betr. Schiffahrtsgesellschaft ins Gewicht fallen müssen;[1]) unter allseitiger Zustimmung konnte Staatssekretär Graf Bülow in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 sagen, daß „schon die Reellität und

1) Brodrick erkannte dies nachträglich bei Besprechung der Beschlagnahme des „Herzog" im englischen Unterhause an. Er erklärte, daß befriedigende Zusicherungen bezüglich der betr. Dampfschiffahrtsgesellschaft gegeben worden seien und ohne weiteres angenommen werden könnten.

Loyalität der deutschen Rhedereien, welche sich auch bei diesem Anlaß bei der deutschen Ostafrikalinie bewährt hat", ein übereiltes Vorgehen hätte verhindern sollen.

Bieten so schon der gute Ruf der Gesellschaft, vor allem aber der Name seines Auftraggebers wichtige Garantien für das betreffende Schiff, so kommt noch etwas hinzu, das ganz erheblich gegen die Anhaltung derartiger Schiffe spricht, ein Moment, dem auch das Völkerrecht nicht gleichgiltig gegenüberstehen kann, das internationale Interesse an ordnungsmäßiger Postbeförderung, die auf Wahrung des Postgeheimnisses und schleuniger Erledigung hauptsächlich beruht.

In beiden Punkten hat England gefehlt. Die Beförderung der, zum Teil sehr dringenden, Post wurde durch das schuldhafte Eingreifen der britischen Marineoffiziere erheblich verzögert; von einer Geheimhaltung des Inhalts der Poststücke konnte ebenfalls keine Rede sein, wie denn überhaupt Großbritannien im gegenwärtigen Kriege eine wenig humane Censur geführt hat, über die sich auch in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 Staatssekretär v. Podbielski zu beschweren Anlaß nahm.

Selbst das große Cityblatt, die „Times", die sich sehr ablehnend gegen die deutsche Kritik des Zwischenfalles verhielt, erinnerte ausdrücklich daran, daß der britische Minister des Auswärtigen, Lord John Russel, im Trent-Fall ausdrücklich festgestellt hat, daß Postdampfer zu besonders rücksichtsvoller Behandlung seitens der Kriegführenden berechtigt sind.

Es wird an seine Depesche vom 23. Januar 1862 erinnert, in der es heißt: Postdampfer anzuhalten, zu stören oder ihnen sonst Unannehmlichkeiten zu bereiten, ohne die allerernsteste Ursache dazu zu haben, wäre ein Akt höchst sträflichen und verletzenden Charakters nicht nur gegenüber einer großen Zahl der vielfältigsten individuellen und privaten Interessen, sondern auch gegenüber den öffentlichen Interessen neutraler und befreundeter Staaten".

Auch der englische Völkerrechtslehrer Hall hat sich in ähnlichem Sinne ausgesprochen; er meint, daß man billige Rücksicht auf die Neutralen nehmen müsse, denn sonst wäre zu erwarten, daß „the practical enforcement of the belligerent right would soon become intolerable to neutrals".

Es muß mit Genugthuung begrüßt werden, daß die britische Regierung auf deutsche Vorstellungen hin Instruktionen erlassen hat, „denen

zufolge deutsche Postdampfer nicht auf bloßen Verdacht hin angehalten und durchsucht werden sollen" und daß „diese Instruktion in Kraft bleiben soll, bis etwa zwischen beiden Regierungen ein anderes spezielles Arrangement getroffen wird". (Graf Bülow in der Sitzung des Reichstags vom 19. Januar 1900.)

Es war nicht das erste Mal, daß England die Exemption der Postdampfer von dem Überwachungsrecht über andere neutrale Handelsschiffe einräumte.

Es sei nur an den Vertrag über die Linie Dover-Ostende erinnert, in der die Uferstaaten, also auch Großbritannien, ausdrücklich jeder Jurisdiktion über die Postdampfer entsagten, ein Vertrag, der übrigens auch vorbildlich für die Vereinbarung über die französisch-italienische Seepostbeförderung wurde.

England selbst hat diesen Standpunkt zu seinem Vorteil in früheren Zeiten gegenüber Belligerenten geltend gemacht.

So hatte im nordamerikanischen Bürgerkrieg die britische Regierung das Kabinet von Washington verstehen lassen, sie glaube, „that the government of the United States was prepared to concede that all mail-bags, clearly certified to be such, should be exempt from seizure or visitation".

Die Union hat hiergegen keine Einwendungen erhoben und den ihr britischerseits imputierten Standpunkt auch fürderhin in der Praxis beibehalten.

Immerhin muß darauf hingewiesen werden, daß die britische Regierung diese von der ganzen kontinentalen Theorie längst geforderte und nur englischerseits nicht eingeräumte unbedingte Exemption der Postdampfer noch nicht zugesagt hat, so wünschenswert dies auch der stark gesteigerte Verkehr dieser Schiffe erscheinen läßt.

So erklärte in der Sitzung des englischen Unterhauses vom 26ten Februar 1900 der Staatssekretär des Marineamts, Goschen, auf eine Anfrage des Abgeordneten Gibson Bowles, England habe das Recht der Durchsuchung von Postdampfern überhaupt nicht aufgegeben.

Einen anderen Sinn wollte auch Lord Salisbury in seiner Depesche an Sir Frank Lascelles vom 17. Januar 1900 (Nr. 54 des mehrerwähnten Blaubuches) nicht den Worten geben: „They recognize, however, that in the case of steamers carrying mails, that right should be exercised with all possible consideration and only resorted to when the circumstances are clearly such as to justify the gravest suspicion",

einen Standpunkt, den neuerdings wieder die britische Regierung in der Unterhaussitzung vom 4. Mai 1900 dargelegt hat.

Also nach wie vor wird englischerseits das Recht, Postschiffe auf Contrebandeverdacht durchsuchen zu können, beansprucht; nur ist allerdings die Ausübung dieses Rechts durch die Zugeständnisse des Londoner Kabinets — wenigstens für absehbare Zeit und den deutschen Postdampfern gegenüber — illusorisch geworden.

Die britischen Schiffskapitäne oder ihre Auftraggeber hatten also, wie wir gesehen haben, zunächst in doppelter Hinsicht gefehlt; sie hätten nach Sachlage die Schiffe einmal als Postdampfer und dann aus dem weiteren Grunde, daß sie zwischen neutralen Häfen fuhren, nicht anhalten dürfen.

Auch die kaiserliche Regierung hat, wie oben erwähnt, durch ihren Botschafter am Hofe von St. James diesen Standpunkt vertreten. Sie hat ihn aber nachher, ausgehend von dem begreiflichen Bestreben, den Zwischenfall in befriedigender Weise möglichst schnell zu beendigen und seine Erledigung nicht erst durch die langwierige Austragung bestrittener Rechtsfragen zu verzögern, fallen lassen und dies durch den Baron Eckardstein von der kaiserlichen Botschaft in London dem Marquis Salisbury mitteilen lassen (vgl. Nr. 48 des mehrerwähnten Blaubuches).

„German Government have stated that, in order to facilitate a speedy and amicable settlement of the question of recent seizures, they will abstain from pressing or discussing their opinion as to contraband in trade between neutral ports".

Graf Bülow hat dann in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 ausgeführt, daß die Möglichkeit des Contrebandierens zwischen neutralen Häfen von der Doktrin nicht durchweg verneint sei, und die Erklärung abgegeben, „daß sich gegen die auf hoher See bezw. vor Aden erfolgte Anhaltung der drei Dampfer der deutschen Ostafrikalinie und gegen die Prüfung ihrer Papiere ein Einwand aus der jetzigen Lage des praktischen Völkerrechts nicht begründen lasse. Im Anschluß hieran hat er aber gerügt, daß „die thatsächlich ohne ausreichend begründeten Verdacht stattgehabte Verbringung des „Bundesrath" und des „Herzog" nach Durban und das Entlöschen der Ladungen des „Bundesrath" und des „General" als nicht gerechtfertigt erscheine".

Um hierauf näher einzugehen, wird es nötig fallen, darzulegen, welche Rechte dem kriegführenden Staate bezw. dessen Kriegsschiffe gegen-

über demjenigen neutralen Schiffe zustehen, welches des Contrebandierens als verdächtig angesehen werden kann.

Im Frieden hat kein Kriegsschiff das Recht, ein fremdes Schiff anzuhalten, es sei denn des Seeraubs verdächtig. Hingegen hat das im Dienste des Belligerenten stehende Kriegsschiff — nur ein solches, nicht auch ein armierter Kaper — das Recht,

1) das neutrale Schiff zum Anhalten zu veranlassen (droit d'arrêt),

2) auf dasselbe eigene Mannschaft zu beordern (droit de visite, right of visitation),

3) das neutrale Schiff „bei dringendem Verdacht, daß die Papiere gefälscht oder die Angaben der Equipage unrichtig seien“ [1]), durchsuchen zu lassen (droit de recherche, droit de perquisition, right of search),

4) dasselbe, sollte es die Durchsuchung erfordern, längere Zeit festzuhalten (droit de détention, right of detention), und endlich

5) dasselbe einem Prisengerichte zu überweisen, welches über das eingehaltene Verfahren, wie über die Sache — die dem Anhalten u. s. w. zu Grunde liegenden Thatsachen — zu erkennen hat.

Läßt man, wie die Kaiserliche Regierung dies ja gethan hat, den Standpunkt gelten, daß ein Contrebandieren zwischen neutralen Häfen möglich sei und daß demgemäß jedes beliebige Handelsschiff, das unter neutraler Flagge segelt, als der Mitführung von Kriegscontrebande verdächtig angesehen werden könne, so muß man auch die Anhaltung dieser Schiffe für zulässig erachten.

Ohne diese Maßregel würde die kriegführende Partei ja nicht ihr — einmal vom Völkerrecht eingeräumtes — Recht zur Konfiskation der Kriegscontrebande ausüben können.

Aus demselben Grunde ist auch das Visitationsrecht allgemein anerkannt. Vattel, § 114: „On ne peut empêcher le transport des effets de contrebande si l'on ne visite pas les vaisseaux neutres, que l'on rencontre en mer. On est donc en droit de les visiter“. Bluntschli-Lardy, Art. 819: „Pour empêcher que les neutres n'abusent de leur liberté commerciale au profit d'un des belligérants, chacun des états en guerre a le droit d'arrêter les navires neutres sur le theâtre

1) v. Martens, Völkerrecht II Art. 137, Bluntschli-Lardy, Art. 820 Anm. Il ne pourra être fait de perquisition dans le navire qu'en cas de soupçons graves, et spécialement si l'on constate que les papiers du bord sont faux ou que le pavillon du navire n'est pas celui de l'état dont il dépend, ou encore s'il résulte de certaines circonstances qu'il y a fraude de la part du navire neutre.

de la guerre". Der Belligerent hat das Recht, seinen Anspruch durch Aufbringung des Schiffes durchzusetzen, wenn sich der Neutrale der Visitation widersetzt.

Das institut de droit international läßt noch die Anhaltung des Schiffes zu, um dem Kapitän des Kreuzers die Feststellung der Nationalität des Schiffes zu ermöglichen (en vue de vérifier sa nationalité).

Insoweit hat die deutsche Regierung den Standpunkt der britischen Seebehörden gebilligt. Aber schon die Art und Weise, in der dieses Visitationsrecht britischerseits zur Ausübung gelangte, mußte den schärfsten Protest rechtfertigen.

Um dies näher darzulegen, möge es gestattet sein, kurz auf die Natur des Visitationsrechtes einzugehen, ohne eine ausführliche doktrinelle Entwicklung zu geben, die zu weit von der eigentlichen Aufgabe dieser Abhandlung, der Darstellung des deutsch-englischen Zwischenfalls und seiner rechtlichen Würdigung, abgehen würde.

Das droit de visite, das Recht des Belligerenten, auf hoher See Mannschaften seiner Kriegsschiffe an Bord neutraler Kauffahrteifahrer zu setzen, kann nur bei Verdacht der Zuführung von Contrebande zur Ausübung gelangen.

Jedes Schiff, das die Flagge eines souveränen Staates führt, ist nach anerkannter Ansicht als wandernder Gebietsteil dieses Staates zu betrachten.

Daher wäre ein nicht gewünschtes Betreten eines solchen Schiffes durch Mannschaften eines fremden Kriegs(Staats)schiffes an sich unzulässig.

Diesen Standpunkt hat z. B. im Jahre 1841 die Regierung des Königs Louis Philippe Großbritannien gegenüber, welches das Visitationsrecht über französische Handelsschiffe zur Unterdrückung des Negerhandels *beanspruchte*, entschieden und erfolgreich vertreten.

Eine derartige, in die Interessen der Neutralen tief einschneidende **Machtbefugnis** des Kriegführenden, konnte nach allgemeinen Regeln als exceptionelles Recht nur strikt interpretiert werden (vgl. auch Bluntschli-Lardy, Art. 814: ... „Il est déjà exorbitant d'accorder à ces derniers le droit d'arrêter en plein mer les navires qui portent de la contrebande").

Es hat daher auch nicht an Versuchen gefehlt, den Umfang des Rechts möglichst festzulegen.

Schon der pyrenäische Friede (1659) und die Utrechter Verträge enthielten bestimmte Vorschriften über die Formen, in denen das Visitationsrecht zur Ausübung gelangen könnte, und der englisch-russische Traktat von 1801 wollte gleichfalls seinen Umfang begrenzen.

Im Allgemeinen herrscht über den Umfang des „droit de visite" Übereinstimmung.

Das Kriegsschiff nähert sich dem neutralen Fahrzeug, zeigt seine Flagge und giebt einen blinden Schuß ab (coup de semonce, coup d'assurance, „eine Art kräftigen Ehrenwortes in der Seemannssprache", wie Marquardsen sagt). Neuerdings scheint man auch diese Art der Ankündigung fallen lassen zu wollen. Wenigstens bestimmt das japanische Prisenreglement, daß „das Anhalten durch Flaggensignale oder das Nebelhorn" geboten werden solle. Nur wenn das Wetter dies nicht gestatte oder wenn das neutrale Schiff dem Befehle nicht Folge leiste, sollen zwei blinde Schüsse abgegeben werden (Art. 12, Z. 2 des japanischen Prisenreglements, bei Sakuyé Takahashi, Cases on international law during the Chino-Japanese war, Cambridge 1899). Im Falle des Ungehorsams ist Aufbringung gestattet.

Nach dem preußischen, dänischen und österreichischen Reglement soll der Kapitän des Kreuzers den des neutralen Schiffes mit seinen Papieren an Bord kommen lassen, nicht so nach dem britischen Reglement, welches in dieser Hinsicht entgegenkommender ist.

Es mag aber hierbei doch erwähnt werden, daß auch die Regierung des norddeutschen Bundes, wie auch die Kaiserliche später ihren Standpunkt dahin festgelegt haben, daß „die Prüfung der Papiere nur an Bord des visitierenden Schiffes vorgenommen werden darf und daß es nicht zulässig ist, dieselben mitzunehmen, noch auch den Kapitän, die Offiziere oder die Mannschaft unter irgend einem Vorwand zu nötigen, sich an Bord des visitierenden Schiffes zu begeben" (Art. 17 des Vertrages mit Mexiko von 1869).

Art. 24 des Vertrages mit Costa Rica von 1875 bestimmt, „daß in keinem Falle der neutrale Teil genötigt werden könne, an Bord des durchsuchenden Schiffes zu gehen, weder um seine Papiere vorzuzeigen, noch zu irgend einem anderen Zwecke".

Auch die Doktrin hat diesen Standpunkt gebilligt, bemerkt doch das institut de droit international in dem Projekte eines Règlement des prises maritimes: „Le navire arrêté ne pourra jamais être requis

d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque pour montrer ses papiers ou pour toute autre cause".

Das Visitationskommando des Belligerenten soll in der Regel aus zwei bis drei Mann bestehen.

So bestimmt Art. 24 des erwähnten Vertrages mit Costa Rica in Art. 24 Abs. 1, daß der visitierende Kreuzer „lediglich ein Boot mit zwei Offizieren an Bord des neutralen Schiffes senden dürfe mit dem Auftrage, zur Prüfung der auf die Nationalität des letzteren und dessen Ladung bezüglichen Papiere zu schreiten".

Bemerkenswert ist, daß man die Entsendung von Offizieren, wenigstens nach dem deutschen Text zur sachgemäßen Erledigung für erforderlich hielt. Sonderbarer Weise bietet der spanische Text des Vertrages nicht dieselbe Garantie: er bestimmt nur „y que podrán enviar en sus lanchas unicamente dos examinadores encargados de proceder á la vista de los papeles relativos á su nacionalidad y cargamento". Er redet also nur von zwei mit der Prüfung betrauten Personen (examinadores), welche den Auftrag hätten, die Papiere, die sich auf Nationalität und Ladung beziehen, einzusehen.

Wohl alle Seemächte haben so genaue Instruktionen über den Umfang des Visitationsrechtes erlassen.

Art. 13 des französischen Prisenreglements vom 25. Juli 1870 will seine Ausübung nur unter verhältnismäßig sehr erschwerten Voraussetzungen zulassen: „que dans les parages et dans les circonstances, où vous auriez des motifs fondés de supposer qu'il peut amener la saisie du bâtiment visité".

Auch der mehrerwähnte unter offizieller Aegide herausgegebene Leitfaden für britische Marineoffiziere, „manual of naval prize law" hat dem Visitationsrecht ein besonderes Kapitel (XV) gewidmet (Procedure to be followed in the course of visit).

In dem Abschnitt „visit how to be exercised" bringt gleich der erste Artikel (196) eine Mahnung an die betr. britischen Schiffskapitäne, das Schiff nicht unnötiger Weise aufzuhalten oder von seiner Route abzubringen und überhaupt das Recht in möglichst wenig beschwerender Weise auszuüben. („In exercising the right of Visit, the Commander should be careful to occasion to the Vessel no delay or deviation from her course that can be avoided, and generally to conduct the Visit in a manner as little vexatious as possible".)

Im Zusammenhang damit steht die mehrfach wiederholte Weisung, Gewalt nur im äußersten Notfall anzuwenden . . . „but it is important, so far as possible to avoid any exercise of force" (Art. 207) und die gleichfalls wiederholte Instruktion für den die Visitation führenden Offizier, das Schiff, wenn er es nach seinem Befund nicht anhalten zu dürfen glaubt, sofort freizulassen. (. . . „If . . . the Visiting Officier is satisfied that she is not liable to Dentention, he should immediately quit her".)

Um nach Sachlage möglichst korrekt vorgehen zu können, hat der die Visitation führende Offizier einen zweiten Offizier zur Beratung mit an Bord zu nehmen, der insbesondere auch dem ganzen Hergang bei der Visitation sorgfältig zu folgen hat, um nötigenfalls Zeugnis abzulegen (Art. 203). Um Genugthuung für eine eventuell doch unvorschriftsmäßig stattgehabte Visitation zu erlangen, hat der Kapitän des neutralen Schiffes das Recht, unmittelbar nach der Visitation selbst Beschwerden über ihre Vornahme anzubringen, eine Befugnis, auf die der die Visitation führende Offizier besonders aufmerksam zu machen verpflichtet ist. (Art. 210 „Before quitting the Vessel, the Visiting Officier should ask the Master whether he has any complaint to make of the manner in which the Visit has been conducted or on any other ground".)

Die Instanz, welche über die Stichhaltigkeit dieser Beschwerden entscheidet und abgesehen hiervon von Amtswegen die Vorschriftsmäßigkeit des ganzen Verfahrens bei der „visit" zu prüfen hat, ist die Admiralität in London. Ihr ist alsbald ein Bericht über den Hergang bei der Visitation vorzulegen (Art. 216) [1]).

---

1) In deutschen Zeitungen wurde vor der Freigabe des „Bundesrath" vielfach der Annahme Ausdruck gegeben, die Centralstellen in London müßten die Zügel etwas aus der Hand verloren haben; vgl. auch die Ausführungen des Abg. Möller hierüber; sonst wäre das eigenmächtige Vorgehen der britischen Seeoffiziere in afrikanischen Gewässern unerklärlich. Die Unrichtigkeit dieser Unterstellung hat die Veröffentlichung des mehrerwähnten britischen Blaubuchs bewiesen. Aus ihm geht hervor, daß die Admiralität und mit ihr das Auswärtige Amt in London bis zur kleinsten Einzelheit auf dem Laufenden gehalten wurden, und daß daher auf die Centralbehörden, die stets in der Lage waren, telegraphische Instruktionen zu erteilen, die Verantwortlichkeit voll zurückfällt. Thatsächlich wurde auch britischerseits die Unrechtmäßigkeit des Vorgehens der Seeoffiziere nie zugegeben. (Marquis Salisbury an Sir F. Lascelles, Note vom 17. Januar 1900 Nr. 54: „There is no foundation for the imputations that Her Majesty's Naval Commanders had shown a disrespect to international law" . . .)

Materiell empfindlicher noch als das Visitationsrecht, dessen Odium wohl hauptsächlich in der mit seiner Ausübung verbundenen Demütigung erblickt werden kann, wird das neutrale Schiff in der Regel das wider es angewandte Durchsuchungsrecht (droit de recherche, right of search) treffen.

Nach den Beschlüssen des institut de droit international von 1877 hat der Kommandant des die Visitation vornehmenden Schiffes sich auf Einsichtnahme der Papiere zu beschränken ... „Il n'est autorisé à une recherche du navire que si les papiers de bord donnent lieu de soupçonner la fraude on fournissent la preuve de celle-ci, ou s'il y a des motifs sérieux de présumer la présence à bord d'objets destinés à la guerre".

Vgl. auch Bluntschli-Lardy, Art. 820 „Il ne pourra, être fait de perquisition dans le navire qu'en cas de soupçons graves et spécialement si l'on constate que les papiers du bord sont faux ou que le pavillon du navire n'est pas celui de l'état, dont il dépend, ou encore s'il résulte de certaines circonstances qu'il y a fraude de la part du navire neutre".

Nach Art. 217 des „manual of naval prize law" soll der die Visitation führende Offizier zur Durchsuchung des neutralen Schiffes unter Beiziehung von dessen Kapitän schreiten, wenn er nach Einsichtnahme der Schiffspapiere von der Unverdächtigkeit der Ladung nicht überzeugt ist. („If, after an examination of the Vessel's Papers, the Visiting Officier is not satisfied that she is not liable to Detention, he should proceed to search her".)

In dem Kapitel XVI (Search how to be exercised) sind weitere Vorschriften enthalten, die, ähnlich wie bei der Ausübung des „right of visitation" eine thunlichst geringe Belästigung des neutralen Schiffes durch das Eingreifen des Kriegsschiffes als wünschenswert hinstellen. (Vgl. aber hierzu die noch viel weitergehende Bestimmung des Art. 8 der offiziellen französischen „Instructions complémentaires en ce qui touche les bâtiments neutres et les prises", welche verlangt, daß die Durchsuchung der Ladung des Schiffes durch dessen eigenen Kapitän und seine Mannschaft — nur unter den Augen des betr. französischen Offiziers — vorgenommen werden solle.)

So bestimmt auch Art. 222, daß, wenn im Laufe der Durchsuchung der damit betraute Offizier zu der Überzeugung gelangt, das Schiff habe nicht verdächtiges Gut, dasselbe sofort freizulassen sei (vgl. insbesondere

auch Bluntschli, Art. 810); für unseren Fall, speziell für die dem „General" widerfahrene Behandlung ist der Schlußsatz des erwähnten Artikels von Wichtigkeit, der es dem mit der Durchsuchung beauftragten Kommando zur Pflicht macht, jeden Gegenstand, der aus dem Schiff entfernt wurde, so schnell und sorgfältig als möglich an seinen alten Platz zu bringen ... „every thing that has been removed should be replaced as quickly and carefully as possible, and the Vessel allowed to pursue her course without delay". Sorgfalt soll auch bei der Durchsuchung der Ladung selbst beobachtet werden; man hat es für notwendig erachtet, darauf durch einen besonderen Artikel hinzuweisen (221): „Care should be taken to prevent any irregularity, or any demage to the Cargo".

Auch hier soll wieder die Admiralität in den Stand gesetzt sein, die Gesetzmäßigkeit des eingehaltenen Verfahrens zu prüfen: Art. 230 schreibt dem Kommandanten des betr. Kriegsschiffes die alsbaldige Vorlage eines Thatberichtes vor: „The Commander should, by the first opportunity, forward a full Report of the Case, together with his own remarks thereon, to the Senior Officer on the Station, and a Duplicate thereof to the Secretary of the Admiralty".

Ein noch erheblich größerer Schaden, insbesondere wegen des damit verbundenen Zeitverlustes, muß die Detention des neutralen Schiffes für Ladung und Passagiere verursachen.

Selbst die Herausgeber des „manual of naval prize law", denen man gewiß nicht übermäßiges Wohlwollen gegenüber den Neutralen nachsagen kann, haben es daher für nötig erachtet, die instruktionelle Vorschrift in ihrem Handbuch aufzunehmen, daß der Kapitän des neutralen Schiffes vor Anordnung der Detention zu einer Erklärung nach Sachlage aufgefordert werden sollte. Art. 231 „If, upon Visit and Search of the Vessel, the Commander has reason to entertain any suspicion, he should give the Master an opportunity of explanation" ...

Zur Detention darf erst geschritten werden, wenn, nachdem der Kapitän des neutralen Schiffes Gelegenheit hatte, den Verdacht zu widerlegen, der Kommandant des Kriegsschiffes überzeugt ist, daß „Proper Evidence" wider das Schiff oder dessen Ladung vorliegt; Art. 231: ... „and if, after such opportunity given, he (the Commander) is satisfied that there is Proper Evidence against her amounting to probable cause for her Detention, he should detain her".

Also nur bei Vorliegen von „Proper Evidence" kann der Verdacht die Anordnung der Detention rechtfertigen, einer tief einschneidenden

Maßregel, wegen deren mißbräuchlicher Anwendung der Kommandant des betr. Kreuzers persönlich haftet.

Gleich der folgende Artikel (232) bestimmt, was nur „Proper Evidence" erweisen kann, nämlich 1) Thatsachen, die durch die Besichtigung bezw. Durchsuchung festgestellt wurden, und die Schiff, Schiffsausrüstung, Ladung und Mannschaft kompromittieren, 2) die Schiffspapiere und 3) Aussagen des Schiffskapitäns und der Mannschaft. („Proper Evidence is such evidence as will be admissible before the Prize Court: vic. (1) facts appearing by inspection, as the character of the Vessel, her Equipment, Cargo and Crew; (2) the Papers on board of her; and (3) the testimony of her Master and Crew".)

Nach Art. 238 soll die Detention durch Entsendung eines Offiziers mit Mannschaft auf das neutrale Schiff zum Ausdruck gelangen.

Wie oben erwähnt, hat die Kaiserliche Regierung, wenigstens zuletzt, das Anhalten der deutschen Schiffe als solches nicht beanstandet. Sie hat zwar versucht und erreicht, England das Zugeständnis abzunötigen, künftighin deutsche Schiffe beim Vorliegen gewisser ähnlicher Voraussetzungen überhaupt nicht mehr zu behelligen; sie hat aber, wenigstens in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900, in der sie offenbar ihren Standpunkt umfassend darlegen wollte, nur das Vorgehen der britischen Seebehörden bei der Durchsuchung und der Detention der deutschen Postdampfer mißbilligt.

Die hierfür maßgebenden Grundsätze wurden im Vorangegangenen kurz dargelegt und zwar in britisch offizieller Fassung, die ich einmal deswegen wiedergab, weil meines Wissens andere einschlägige Vorschriften für die Gegenwart — wenigstens in diesem Umfang und für diesen Geltungsbereich — nicht vorhanden sind, dann aber auch, um das Vorgehen der britischen Schiffsoffiziere an Hand ihrer eigenen Instruktionen zu beleuchten, was im Folgenden geschehen soll.

Der Dampfer „Herzog" hatte sich noch der verhältnismäßig größten Schonung zu erfreuen. Von irgend welchen Belästigungen — abgesehen von dem durch das Anhalten veranlaßten Zeitverlust — wurde nichts bekannt.

Wie Brodrick im Unterhause erklärte, wurde der Dampfer auch nur summarisch untersucht — von einem eigentlichen search war nicht die Rede — und, da man man weder Kanonen noch Munition fand, nach vier Tagen freigegeben.

Der „Herzog" hatte, wie es der Sachlage nach dem Völkerrecht und auch den britischen Schiffsoffiziersinstruktionen entsprach (da „Proper Evidence" nicht vorliegen konnte), eine längere Detention gar nicht zu erwarten gehabt.

Ganz anders verfuhr man mit dem „General", der acht Tage vor Aden festgehalten wurde.

Dieser Dampfer, der mit Ziel Delagoabai auch Sansibar berühren sollte, lief am 4. Januar 1900 früh im Hafen Aden ein. Kapitän Gauke wollte dort nur Kohlen einnehmen.

Kaum hatte aber der Dampfer Anker geworfen, als von einem britischen Kriegsschiff eine Schaluppe herübergesandt wurde. Der Offizier, welcher diese Schaluppe befehligte, erklärte dann dem Kapitän nach Beendigung der „visit", sein Schiff müsse durchsucht werden.

Noch am demselben Tage reichte der Kapitän eine schriftliche Verwahrung wider dieses Vorgehen, die Visitation als solche, bei dem Kaiserlichen Konsul Aden ein.

Über die Art und Weise der vorgenommenen Durchsuchung liegen mir leider nur Darstellungen von deutscher Seite vor, was ich im Interesse einer unparteiischen Besprechung hervorheben zu müssen glaube.

Legt man diese Schilderungen zu Grunde, so hätte allerdings das britische Vorgehen weder mit der allgemeinen Billigkeit noch mit den erwähnten instruktionellen Vorschriften über das „Naval Prize Law", insbesondere den Art. 221 des Manual („care should be taken to prevent any irregularity or ony damage to the Cargo") im Einklang gestanden.

Nach diesen Berichten (der „Hamburger Nachrichten" und des „Berliner Lokalanzeigers") wurde die Ladung des Schiffes auf die rücksichtsloseste Art durchstöbert: die Waren wurden in die bereit gehaltenen großen Ladeschiffe hinuntergestoßen, so daß viele Stücke Not litten. Unglücklicher Weise setzte dazu der Regen ein — sonst ein in Aden sehr ungewöhnliches Ereignis —, der 48 Stunden ununterbrochen niedergoß und besonders Zucker und Manufakturwaren empfindlich beschädigte.

Zum Teil beschränkte man sich allerdings darauf, die Waren im Innern des Schiffes durch Stichproben auf ihre vermutete Eigenschaft als Contrebande zu untersuchen; zum Teil aber wurde die Ladung ans Land gesetzt. Hier wurden indessen die Waren nicht genügend bewacht; viele sollen gestohlen worden sein.

Als sich der dienstälteste Seeoffizier in Aden von der Unverdächtigkeit der Ladung überzeugt hatte, gab er den Befehl, die ausgeschifften Waren alsbald wieder auf den Postdampfer zu verbringen.

Bei dieser Rückverladung scheint indessen britischerseits sehr wenig Sorgfalt geübt worden zu sein: jedenfalls wurde die in Art. 222 des Manual enthaltene Instruktion, daß im Falle der Ergebnislosigkeit der Durchsuchung „every thing that has been removed should be replaced as quickly and carefully as possible", sehr mangelhaft befolgt.

Daher hat sich auch der Kapitän geweigert, die durch das Ausladen fürchterlich mitgenommene Ladung ohne Weiteres wieder an Bord zu übernehmen.

Er machte von dem an und für sich selbstverständlichen, aber auch durch Art. 224 des Manual britischerseits zugestandenen, Rechte, sich gegen die Art und Weise der Durchsuchung zu beschweren, Gebrauch, und bestand darauf, daß der effektive Schaden durch ein unparteiisches Schiedsgericht festgestellt würde, welchem Verlangen auch die britischen Seebehörden entsprachen.

Passagiere aber sowohl als Eigentümer[1]) des „Herzog" hatten durch das britische Vorgehen schwer zu leiden: im besonderen hat ein großer Teil der Passagiere ihr Reiseziel, Deutsch-Ostafrika, nur mit beträchtlicher Verspätung erreichen können.

Die Gesellschaft wird wohl völlig zufrieden gestellt werden, nachdem die britische Regierung der deutschen eine diesbezügliche bündige Zusage gegeben hat, wie offiziell mitgeteilt wurde.

Die ernstere Natur, welche der Zwischenfall annahm, der lebhafte Meinungsaustausch zwischen dem Berliner und Londoner Kabinet und die tiefe Erregung der deutschen öffentlichen Meinung, der ein angeblich öffiziös inspirierter Artikel der „Kölnischen Zeitung" Worte lieh, welche die Reichsregierung durch den Mund des Grafen Bülow ausdrücklich als berechtigt anerkannte, und die im deutschen Reichstage so kräftigen Widerhall fand, ist unzweifelhaft dem Umstande zuzuschreiben, daß der „Bundesrath", der dritte deutsche Postdampfer, länger als drei Wochen in Durban (Port d'Urban, Port Natal) festgehalten wurde.

Eine Zeitverzögerung entstand schon dadurch, daß der „Bundesrath" — nicht wie der „General", der vor Aden selbst, dem Sitze eines Vice-Admiralty-Court, angehalten wurde —, erst nach dem Sitze des Ge-

1) Die an Bord des Dampfers befindliche Post wurde nicht erbrochen.

richtshofes gebracht werden mußte, nachdem er in der Delagoabai aufgegriffen worden war.

Anfänglich wurde beim Durchsuchen seiner Ladung nur Mehl und Reis gefunden: es hatte den Anschein, als ob der Dampfer ohne längere Detention freigelassen werden sollte.

Es kam anders:

Die britischen Seebehörden schritten zur Detention; ihrer Instruktion gemäß konnten sie dies nur bei Vorliegen von „Proper Evidence" thun. Da selbstverständlich die beiden anderen Voraussetzungen, die nach Art. 232 des Manual als „Proper Evidence" gelten konnten, Zeugnis des Kapitäns und der Schiffsmannschaft wie Schiffspapiere nicht für die Verdächtigkeit der Ladung sprechen konnten, erübrigte es nur, „Proper Evidence" wider das Schiff auf Grund der Ergebnisse der Untersuchung („facts appearing by inspection") anzunehmen.

Die britischen Behörden erachteten diese Ergebnisse für schlüssig, die „Proper Evidence" als gegeben: sie hatten — wenigstens nach einem Bericht der „Central News" aus Durban — am 11. Januar 1900 eine Anzahl Gewehre ermittelt.

Kurz darauf wurde nun berichtet, es handle sich um harmlose Jagdgewehre, die keinesfalls zum Kriegsgebrauch geeignet wären; zudem sei nur eine ganz unbedeutende Menge vorhanden.

(Den Fall gesetzt, daß nach der rechtlichen Lage des Falls Contrebandieren überhaupt möglich war, so hätte doch das Mitführen einer kleinen Anzahl von Gewehren — selbst Kriegsgewehren, um die es sich ja in unserem Falle nicht handelte —, nimmermehr ein unerlaubtes Zuführen von „contraband of war" darstellen können.)

Nur dann hätte bei dieser Unterstellung von Contrebandieren gesprochen werden können, wenn es offensichtlich gewesen wäre, daß der alleinige oder wenigstens hauptsächlichste Zweck der Fahrt des Schiffes in dem Zuführen der fraglichen Waren zum feindlichen Bestimmungsort bestünde, was bei keinem der drei Postdampfer der Fall war.

Wollte man dies nicht annehmen, so müßte man — was wohl der Erläuterung durch Beispiele nicht bedarf —, zu ganz unhaltbaren Konsequenzen gelangen.

Daß diese geringe Zahl harmloser Jagdgewehre nicht als auch nur mögliche Contrebande angesehen werden konnte, ward wohl auch den britischen Behörden in Durban endlich klar.

Ein weiterer Grund, welcher die lange Dauer der Festhaltung des „Bundesrath" erklärlich machen könnte, wurde bis jetzt nicht bekannt.

Die „St. James Gazette" wußte zu berichten, daß der Premierminister, Lord Salisbury, mit den Rechtsräten der Krone längere Zeit Beratung über diesen Gegenstand gepflogen habe.

Das Ergebnis dieser Besprechungen soll die Ausarbeitung neuer Instruktionen für die britischen Marineoffiziere bezüglich des „naval prize law" gewesen sein. In die Öffentlichkeit gelangte darüber nichts.

Das Vorgehen der britischen Seebehörden mußte also von Anfang bis zu Ende als unrechtmäßig erscheinen.

Hat die Kaiserliche Regierung auch aus guten Gründen den doktrinären Standpunkt, wenigstens teilweise, dem politischen geopfert und das Anhalten der deutschen Postdampfer nach der bisherigen Rechtslage als nicht unstatthaft erklärt, so konnte sie doch die Handlungsweise der britischen Kapitäne, bei der Durchsuchung des „General" und noch mehr bei der 24tägigen Detention des „Bundesrath" unmöglich billigen.

Der Marquis von Salisbury hatte vielleicht Recht, als er dem britischen Botschafter in Berlin am 7. Januar 1900 schrieb, „daß die beiden Noten des deutschen Botschafters am britischen Hofe in einem im diplomatischen Verkehr sehr ungewöhnlichen Stile abgefaßt seien" („of a tone very unusual in diplomatic correspondence") (vgl. Nr. 33 des erwähnten Blaubuches).

Aber hinter der Kaiserlichen Regierung stand auch das gute Recht, als sie durch ihren Botschafter, den Grafen Hatzfeldt, von Lord Salisbury verlangte, Instruktionen an die britischen Schiffskapitäne zu erlassen, in Hinkunft die Regeln des Völkerrechts zu respektieren „to cause explicit instructions to be sent to the Commanders of British ships in African waters to respect the rules of international law, and to place no further impediments in the way of the trade between neutrals" (Note des Grafen Hatzfeldt an den Marquis Salisbury vom 5. Januar 1900; Nr. 21 des Blaubuchs).

Aus der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900.

Präsident: Die (auf der Tagesordnung stehende) Interpellation lautet:

> Welche Schritte haben die verbündeten Regierungen gegenüber den Beschlagnahmungen deutscher Schiffe durch Organe der englischen Regierung gethan?

Ich habe zunächst die Frage an den Herrn Vertreter der verbündeten Regierungen zu richten, ob und wann derselbe die Interpellation beantworten will.

Graf von Bülow, Staatsminister, Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Bevollmächtigter zum Bundesrat: Ich bin bereit, die Interpellation sogleich zu beantworten.

Präsident: Zur Begründung der Interpellation erteile ich dann das Wort namens der Herren Interpellanten dem Herrn Abgeordneten Möller (Duisburg).

Möller (Duisburg), Abgeordneter, Interpellant: Meine Herren, nach dem, was die Zeitungen uns heute morgen verkündet haben, könnte man vielleicht der Meinung sein, daß die Interpellation hinfällig geworden sei. Ich bin aber nicht der Meinung, und alle meine Freunde auch nicht. Sie halten dafür, daß nach wie vor bei dieser Gelegenheit der tiefen Entrüstung, die das deutsche Volk empfunden hat über die Art und Weise, wie man deutsche Schiffe behandelt hat, ein kräftiger Ausdruck verliehen werde auch an dieser Stelle.

(Lebhafter Beifall.)

Ich will nüchtern und kühl die Umstände vortragen, welche zu diesen Beschwerden Anlaß gegeben haben.

Es ist lange vor dem jetzigen Kriegszuge, den die Engländer gegen die beiden Burenrepubliken unternommen haben, infolge des freien Kriegszuges, den der Herr Dr. Jameson unternommen hatte, in den beiden Burenrepubliken ein Rüsten vor sich gegangen auf die Dinge, die kommen würden, von denen sie annahmen, daß sie unvermeidbar wären. Infolge dessen haben beide Republiken sich in einem Maße für die schweren Kämpfe gerüstet, die ihnen jetzt bevorstehen, die alle Welt in Erstaunen gesetzt hat. An dieser Arbeit für die Rüstungen, an den Lieferungen für die Rüstungen haben sich die verschiedensten Nationen be-

teiligt. Keineswegs sind es die Deutschen allein gewesen; es sind auch in ganz erheblichem Maße die Engländer gewesen

(lebhafte Rufe: hört! hört!),

die die Waffen geliefert haben, um den jetzigen Krieg führen zu können, und es sind — ich will nicht sagen — in erster Linie, aber mindestens gleichbeteiligt gewesen an dem Transport dieser Waffen englische und deutsche Schiffe.

(Hört! hört!)

Wenn ein Unterschied existiert hat, so hat dieser nur darin bestanden, daß die deutschen Schiffe, Passagierschiffe, keine Explosivstoffe laden durften und nur explosivsichere Metallpatronen und Gewehre gebracht haben, während die englischen Schiffe die Kanonen und Granaten, und was sonst an Explosivstoffen notwendig war, zugeführt haben.

(Hört! hört!)

Nach dieser Richtung hin hat also absolute Parität bestanden zwischen Engländern und Deutschen.

Die deutschen Schiffe, die jetzt von der Beschlagnahme betroffen sind, gehören, mit Ausnahme eines einzigen, das ausscheidet, weil keine näheren Nachrichten darüber vorliegen, der deutschen Ost-Afrika-Linie an, einer Linie, die als Postdampferlinie von Deutschland subventioniert ist. Diese Linie hat, ganz entsprechend den hohen Verpflichtungen, die sie hatte, gerade in ihrer Qualität als Postdampferlinie, die strikteste Neutralität bewahrt; von dem Augenblick der Kriegserklärung an hat sie keinerlei Warensendungen angenommen, die im Verdacht stehen konnten, Kriegscontrebande zu sein, sie hat, was hinausging über ihre Verpflichtungen, sogar alles, was zur Zeit des Kriegsausbruchs als Kriegscontrebande für sie erkenntlich war, an Bord der Schiffe, teils in Aden, teils in Dar-es-Salaam ausladen lassen. Das eine Schiff war der Dampfer „Admiral", das andere der Dampfer „Kaiser". Die Agenten der Gesellschaft auf allen Stationen, die die Dampfer auf dem Wege nach der Delagoabai anliefen, waren auf das strikteste angewiesen, keinerlei Contrebande aufzunehmen. Trotz alledem kam die erstaunliche Nachricht am 29. Dezember 1899, daß der Dampfer „Bundesrath" vor Delagoabai aufgebracht und nach dem Hafen Durban eingebracht sei. — Ich werde nachher auf die weiteren Details dieser Sache eingehen. — Am 4. Januar folgte dann die Nachricht, daß der Postdampfer „General" in Aden von englischen Truppen besetzt, festgehalten und zur Ausladung seiner Ladung gezwungen sei. Dabei sind 80 Tonnen der Ladung so schwer beschädigt

worden, daß sie haben in Aden zurückgelassen werden müssen; aber nach einem Aufenthalt von etwa 8 Tagen hat das Schiff weiter gehen dürfen.

Weiterhin lief am 7. Januar die Nachricht ein, daß auch der Dampfer „Herzog" in Durban eingebracht sei. Dieser Dampfer war entgegen den beiden anderen nicht den Weg durch den Suezkanal gefahren, war den Weg um das Kap der guten Hoffnung herumgekommen, kam also von der anderen Seite. Dieses Schiff ist nach verhältnismäßig kurzer Zeit, nach 4 Tagen, wieder freigelassen und ohne erhebliche Molesten als den Zeitverlust nach seinem Bestimmungsorte, der Delagoabai, weitergefahren.

Es hat nun der Telegraph noch eine weitere Nachricht gebracht über ein Segelschiff „Hans Wagner" aus Hamburg, das lange vor Ausbruch des Krieges abgesegelt war nach Port Elisabeth und Delagoabai, nach beiden Häfen bestimmt, und das, als es nach dem Ausbruch des Krieges in Port Elisabeth ankam, dort festgehalten worden ist durch die englischen Behörden. Näheres über die Gründe ist nicht bekannt; es wird indessen angenommen in der Handelswelt, daß Dynamit an Bord gewesen und daher eine gewisse Berechtigung für die Festhaltung des Schiffs vorlag, zum mindesten für die Beschlagnahme des Dynamits. Meine Herren, Dynamit ist aber ein regelmäßiger Handelsartikel für jene Gegenden, in denen der Goldbergbau in so großem Umfange betrieben wird. Dynamit ist das unentbehrliche Werkzeug in den Bergwerken; es wird regelmäßig von Europa hingeschickt neben der in erheblichem Maße betriebenen Fabrikation von Dynamit im Lande selbst. Also an und für sich trifft den Rheder auch nicht der entfernteste Vorwurf, wenn er Dynamit an Bord gehabt hat. Andererseits würde anzuerkennen sein, daß eine kriegführende Partei den Sprengstoff Dynamit selbstverständlich beschlagnahmen kann, weil er auch für Kriegszwecke feindlich gebraucht werden könnte.

Bei den drei Dampfern kommt besonders erschwerend für die stattgehabten Störungen hinzu, daß diese Dampfer Postdampfer waren. Leider ist, soweit ich habe die Litteratur durchstöbern können, nichts zu finden, wenigstens für mich nichts zu finden gewesen, daß Postdampfer eine privilegierte Stellung vor anderen Schiffen hätten. Ich meine aber, daß diese Störungen, die hier Postdampfern widerfahren sind, Anlaß geben sollten, daß man international die Rechte der Postdampfer festlegt.

(Sehr richtig!)

Das ist das allgemeine Interesse aller Nationen

(sehr richtig!),

nicht nur der deutschen. Alle sind daran interessiert, daß der Postverkehr voll aufrecht erhalten wird und keinen unnützen und bedenklichen Störungen unterworfen wird.

Ich möchte dabei eine Nebenfrage stellen. Ich weiß nicht, ob der Herr Sekretär des Reichspostamts hier ist und ob er darüber Auskunft geben kann, ob entgegen den deutschen Auffassungen ungehörige Störungen bei der Weiterbeförderung der angehaltenen Dampfer in irgend einer Weise stattgefunden haben. Es würde das wesentlich zur Beruhigung beitragen, wenn der Herr Staatssekretär uns mitteilen könnte, daß solche Störungen nicht stattgefunden haben.

Meine Herren, bei dem „General", dem ersten Schiffe, das in Aden festgehalten wurde, liegt ein weiteres Erschwernis vor. Dieses Schiff war nicht nur als Postdampfer, mit der Post für unsere deutschen Kolonien bestimmt, mitten auf dem Wege dahin angehalten worden, sondern es waren auch zahlreiche deutsche Passagiere, Offiziere, Beamte an Bord, und allen diesen ist in unliebsamster Weise eine Störung bereitet worden, die, wie ich schon zum Ausdruck gebracht habe, 8 Tage gedauert hat. Ein weiteres Erschwernis hat aber bei diesem Schiff darin gelegen, daß an dieses Schiff sich in Sansibar, bezüglich einem Hafen von Deutsch-Ostafrika sich andere Dampfer anschließen für die Küstenfahrt an unserer eignen deutschen Küste und nach dem Hafen Bombay in Indien, zwischen dem und unserer ostafrikanischen Küste ein sehr lebhafter Handel besteht. Alle diese Verbindungen sind in der schädlichsten Weise gestört worden, alle weiteren Anschlüsse sind verfehlt worden, und das Gleiche hat noch stattgefunden und wird stattfinden für die Anschlüsse, die von Beira aus, einem Hafen an der portugiesischen Küste vor Delagoabai, auch wieder durch Küstendampfer der Ostafrika-Linie nach den anderen Plätzen jener Küste geschafft werden. Aber am rücksichtslosesten ist man vorgegangen gegen den Dampfer „Bundesrath"; dieser hatte nach Ausweis der Schiffspapiere, die mir vorgelegen haben, unter einer Gesamtladung von 2000 Kubikmetern nur 280 Kubikmeter für Delagoabai an Bord; wie viel Ladung an der Küste auf dem Wege nach Delagoabai noch hinzugekommen ist, ist hier nicht bekannt. Aber diese 280 Tonnen Ladung, die von Europa hingekommen waren, hätten mit Leichtigkeit durch die Rhederei selbst in ein oder zwei Tagen entladen werden können. Statt

dessen haben die englischen Behörden es für gut befunden, das Schiff 3 Wochen festzuhalten

(hört! hört!),

eine Rücksichtslosigkeit, wie man sie sich stärker nicht denken kann.

(Sehr richtig!)

Meine Herren, nicht nur der Zeitverlust, der dem Schiff entstanden ist, ist störend, die Rückladung ist verloren gegangen, die Rückpassagiere sind verloren gegangen, und vor allen Dingen ist nicht möglich, das Schiff wieder regelmäßig in der Linie herausgehen zu lassen. All das mußte den englischen Behörden wohlbekannt sein; denn sie sind wohlerfahren in derartigen Schiffsdingen.

Was nun die völkerrechtliche oder seerechtliche Seite der Frage betrifft, so meine ich, daß es im Interesse aller seefahrenden Nationen liegen muß, Klarheit auf diesem Gebiet zu schaffen. Leider ist das Seerecht ein etwas flüssiges Recht; aber es bestehen doch gewisse minimale Rechte, die von jeher anerkannt worden sind. Es wäre aber dringend wünschenswert, daß von neuem der Versuch gemacht würde, diese Regeln in festere Formen zu gießen. Meine Herren, es besteht, wie ich schon vorhin gesagt hatte, neben den völkerrechtlichen Lücken auch eine große Lücke in Bezug auf die Postbeförderung. Ich habe, was ich darüber zu sagen hatte, bereits an anderer Stelle gesagt; ich meine, daß ich weiterhin bei einer Besprechung diejenigen Fragen, die bei der heutigen Tageslitteratur am meisten besprochen sind, ausscheiden kann: das sind die Fragen über Beschlagnahme und Festhaltung von Personen und die Frage, was Contrebande ist. Diese Fragen kann ich ausscheiden, wenn ich kurz sein will, um uns nicht unnütz aufzuhalten. Diese Fragen sind durch die Thatsachen nicht gestellt, und wir können daher auf deren Erörterung hier verzichten. Was allein wichtig ist für uns, das ist, die Frage zu untersuchen, wie weit das Recht der Visitation auf hoher See geht, wie weit das Recht der Beschlagnahme geht, und wie weit das Recht der Festhaltung der Schiffe geht.

Meine Herren, da liegt es am nächsten, bei der Flüssigkeit des Seerechts nicht zurückzugreifen auf Erörterungen von Kongressen und Büchern von Gelehrten, sondern lediglich zurückzugreifen auf die praktischen Äußerungen des Seerechts, wie wir sie in letzter Zeit gesehen haben. Und da ist einer der eklatantesten Fälle die Äußerung, die die spanische Regierung gemacht hat beim Ausbruch des Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und dem Königreich Spanien. Die spanische

Regierung hat damals einen klaren Erlaß veröffentlicht, wonach alle, die daran beteiligt waren, genau wußten, woran sie sich zu halten hatten, während wir uns heute zu beschweren haben, daß England uns vollständig im Unklaren darüber gelassen hat, was es eigentlich thun will.

(Sehr wahr!)

In der spanischen Verordnung war zuerst der Grundsatz aufgestellt, daß eine Visitation nicht in neutralen Gewässern ausgeübt werden darf. Auch diesen Fall können wir wahrscheinlich von der Erörterung ausscheiden, weil nach den Nachrichten, die mir zugegangen sind, es nicht wahrscheinlich ist, daß das Schiff „Bundesrath" in neutralen Gewässern der Küste der portugiesischen Kolonie genommen ist, sondern auf offener See.

Dann war ein weiterer Satz, daß eine Prüfung der Beschaffenheit der Ladung, die auch stets nur durch Prüfung der Dokumente, nicht durch Öffnung der Laderäume und der Behältnisse der Waren geschehen darf

(hört! hört!),

nur statthaft ist,

> wenn das Schiff nach einem gegnerischen Hafen bestimmt ist, es sei denn, daß Umstände den Verdacht rechtfertigen, daß das Schiff in Wirklichkeit nach einem feindlichen Hafen bestimmt ist, und die Angabe des neutralen Bestimmungshafens in den Schiffspapieren nur fingiert ist.

Meine Herren, die Papiere sämtlicher Schiffe sind in bester Ordnung gewesen, und die nachherige Untersuchung hat am besten bewiesen, daß die Rhederei durchaus korrekte Papiere an Bord gehabt hat.

(Sehr richtig!)

Gegen die Vorschrift über die Zulässigkeit der Prüfung von der Beschaffenheit der Ladung — wie es heißt —, die auch stets nur durch Prüfung der Dokumente, nicht durch Öffnung der Laderäume und der Behältnisse der Waren geschehen darf, haben die englischen Organe gröblich verstoßen: sie hatten keinen gerechten Grund, anzunehmen, daß die Schiffsdokumente gefälscht waren. Trotzdem haben sie das Schiff nicht nur untersucht — nein, sie haben es festgehalten, und sie haben es in einen ihrer Häfen zur Durchsuchung geführt.

Es heißt dann weiter — ich überschlage anderes, das uns nichts angeht —:

Eine weitere Festhaltung des Schiffs und eine Überführung nach einem Hafen der Macht, der das visitierende Schiff angehört, ist nur zulässig, wenn das Schiff keine ordnungsmäßigen Papiere hat

(hört! hört!),

und die wesentlichen Thatsachen nicht sofort anderweitig festzustellen sind.

Sie sehen nach dem, was ich eben gesagt habe: die Engländer haben gröblich gegen das verstoßen, was die Spanier in Kodifizierung des nach allgemeiner Annahme feststehenden Rechts hier ausgesprochen haben. Nun würde dieses ja allein meines Erachtens für England noch nicht bindend sein; aber ich meine, die Engländer müßten doch als bindend anerkennen, was sie selbst als Instruktion für ihre Seeoffiziere gedruckt haben. Das ist freilich zu einer Zeit geschehen, wo die Verhältnisse wesentlich anders lagen.

Das ist geschehen nach Abschluß des Sezessionskrieges zu einer Zeit, wo die englische Marine reichlich viel Streitigkeiten mit den Behörden der Vereinigten Staaten hatte.

Die Niederlegung dieser Bestimmung rührt aus dem Jahre 1864 her und ist nochmals kodifiziert unter Mitwirkung des höchsten juristischen Beamten der Admiralität, des Sir Trewers Twist, im Jahre 1866. In diesem Schriftstück ist u. a. angeführt, — ich habe die Bestimmung nur englisch, ich will sie direkt in einer deutschen Uebersetzung vorlesen, die von der „Vossischen Zeitung" herrührt:

„Der Bestimmungsort des Schiffes ist entscheidend für den Bestimmungsort der Waren. Ist daher der Bestimmungsort des Schiffes feindlich, so ist auch der Bestimmungsort der an Bord befindlichen Waren als feindlich zu erachten, auch wenn aus den Schiffspapieren oder in sonst einer Weise erhellt, daß diese Waren selbst über diesen Hafen hinaus nach einem entfernten Hafen bestimmt sind. Dagegen ist der Bestimmungsort der an Bord befindlichen Waren als neutral zu betrachten, auch wenn aus den Schiffspapieren oder in sonst einer Weise erhellt, daß die Waren einen weiteren feindlichen Bestimmungsort haben, der durch Umfrachten, Überlandtransport oder in sonst einer Weise erreicht werden soll."

Ja, meine Herren, das sieht fast so aus, als ob das hier für den Hafen von Delagoabai geschrieben wäre

(sehr gut!),

da genau präzisiert ist, daß die Neutralen ganz unbehelligt bleiben, nach dem neutralen portugiesischen Hafen Waren zu schicken, auch selbst wenn sie weiter transportiert werden sollen nach dem feindlichen Lande.

(Sehr wahr!)

Meine Herren, wenn die englische Regierung jetzt andere Auffassungen hatte, dann hätte sie die Pflicht gehabt — und es wäre eine internationaler Höflichkeit gewesen —

(lebhaftes Bravo!)

bekannt zu geben, welche Auffassung sie denn jetzt hat.

(Sehr wahr! links.)

Meine Herren, das kann die internationale Schiffahrt sich in der That nicht gefallen lassen, daß sie willkürlich behandelt wird.

(Sehr wahr!)

Und das, was hier geschehen ist, erscheint in der That als ein Akt der Willkür.

Meine Herren, ich betrachte es als selbstverständlich, daß die englische Regierung verpflichtet ist, nachdem nunmehr die Irrigkeit ihrer Unternehmungen vollständig nachgewiesen ist, volle Entschädigung des direkten wie indirekten Schadens leistet. Aber damit, meine Herren, ist auch noch lange nicht Genüge geschehen.

(Sehr wahr! Sehr richtig!)

Was unserer Flagge, was unserer nationalen Ehre damit angethan ist, fordert nach den Regeln der internationalen Höflichkeit eine volle Genugthuung und diese müssen wir verlangen.

(Lebhaftes Bravo!)

Meine Herren, und weiter noch müssen wir verlangen, daß nunmehr Klarheit geschaffen wird, was weiter geschehen soll. Wir müssen Sicherheit haben für die Zukunft. Das können wir im Namen unserer Schiffahrt verlangen und das müssen wir verlangen auch im Namen der gesamten internationalen Schiffahrt. Wir stellen dies Verlangen für alle seefahrenden Nationen.

(Lebhaftes Bravo!)

Meine Herren, wenn das geschehen sein wird, wenn die Engländer klar *ausgesprochen* haben werden für die ganze seefahrende Welt, was sie jetzt als Recht betrachten, dann wird sich finden, was die anderen Nationen *dazu* sagen werden. Dann werden nicht nur wir uns dazu äußern, dann werden alle Nationen sich dazu äußern —, das unterliegt gar *keinem* Zweifel.

Nun, meine Herren, ich habe es auch für meine Aufgabe erachtet, zu untersuchen, was die psychologische Erklärung für die Vorgänge gewesen sein könnte, die wir leider erlebt haben. Und da muß ich mir sagen: es ist menschlich erklärlich, daß sich der Organe der englischen Regierung, namentlich in jenen Kolonien, wo sie so zahlreiche Mißerfolge gehabt haben, ein großer Ärger bemächtigt hat; und wenn der Mensch ärgerlich ist, dann verliert er seine Ruhe, verliert er seine kühle Überlegung, und dann thut er leichter als sonst Dinge, die sich nicht gehören. Meine Herren, eine weitere natürliche Konsequenz militärischer Mißerfolge ist überall in der Welt von jeher gewesen, daß sich dann Spionenriecherei einstellt.

(Sehr richtig!)

Das scheint auch hier der Fall gewesen zu sein; und in der falschen Spionenriecherei, in den falschen Berichten, die die Spione den Engländern gebracht haben werden, liegt vielleicht auch ein Grund zu den Beschlagnahmungen der Schiffe.

Ich hätte geglaubt, es wäre richtiger gewesen und hätte dem sonst kühlen Temperament der Engländer mehr entsprochen, wenn sie, anstatt auf derartige Klatschspionennachrichten zu hören, sich vorher besser darüber unterrichtet hätten, wie ihre Feinde, die sie mit Krieg überziehen wollten, gerüstet waren.

(Sehr wahr!)

Nach dieser Richtung hin scheinen sie sehr schlecht unterrichtet gewesen zu sein.

(Sehr wahr!)

Sie sind heute entrüstet darüber, daß deutsche Schiffe Waffen den Buren zugeführt haben und sie sind noch bange, daß dies weiter geschehen könnte. Wenn die englische Regierung wohl bedient gewesen wäre von ihren Spionen, hätte sie wissen müssen, daß die Buren mit Waffen und Munition so reichlich versehen sind, daß sie keine Ursachen haben, in erheblichem Maße neue Zufuhren nötig zu haben.

(Sehr richtig!)

Meine Herren, es ist mir versichert worden von Leuten, von denen ich annehmen kann, daß sie es wissen müssen, daß die burischen Regierungen heute viel mehr Patronen für Gewehre haben, als im ganzen deutsch-französischen Kriege verschossen worden sind.

(Hört! hört!)

Also mit der Sperrung der Häfen wird das Abschießen der englischen Soldaten nicht aufhören; denn die burische Armee ist leider — „leider" im Interesse der Engländer — eine solche Scharfschützenarmee, daß sie mit der Munition erheblich sparsamer umgeht, als die deutschen Soldaten. Also nach dieser Richtung hin konnten die Engländer mit der Beschlagnahme der deutschen Schiffe nichts ausrichten.

Weiterhin habe ich den Eindruck gewonnen aus den lang hingezogenen Verhandlungen mit der englischen Regierung in London, daß der Zentralregierung in London die Zügel etwas abhanden gekommen sind über ihre Marine und über ihre Kolonialbehörden; denn sonst könnte ich nicht begreifen, warum die englische Zentralregierung in einem so klaren Falle, wie es diese drei Schiffsbeschlagnahmen waren, nicht schleunigst eingeschritten ist und nicht schleunigst die Schiffe wieder freigegeben hat.

(Sehr richtig!)

Sie hätte sich erhebliche Kosten sparen können, und sie hat durch die Verzögerung für sich gar keinen Vorteil erreicht. Da bleibt nichts anderes übrig, als anzunehmen, daß die englische Regierung wiederum fälschlichen Nachrichten zugänglich gewesen ist, Nachrichten von, der deutschen Linie feindlichen Geschäftsleuten, die ihrerseits geglaubt haben, ein gutes Geschäft machen zu können, wenn das Geschäft der deutschen Linie gestört würde

(hört! hört!),

und das würde von neuem eine recht blamable Thatsache für die englische Regierung sein, wenn das so wäre, wie ich das zu vermuten einige Ursache habe. Meine Herren, daß da ein großer Ärger besteht in den schiffahrttreibenden Kreisen der Engländer am Kap, das geht mir aus einer Notiz aus einer englischen Kolonialzeitung hervor, die die „Hamburger Nachrichten" in der gestrigen Morgennummer gebracht haben. Dieser in etwas seltsamem Geschäftsenglisch geschriebene Brief lautet in deutscher Übersetzung:

> Herr Rennie hat, wie andere englische Schiffseigentümer, reichliche Schererei mit der Regierung wegen der Verschiffung von Ladung für die Delagoabai. Er sagt, das zu thun ist entweder recht oder unrecht. Wenn es unrecht ist, dann will ich es nicht thun; wenn es aber recht ist, dann kann er nicht einsehen, warum die Ladung, die sonst englische Schiffe gefahren hätten, auf deutsche übergehe.
>
> (Heiterkeit.)

Die Güter kommen nach der Delagoabai trotz Allem, was die Regierung thut.

Erst der Ausdruck des Neides, dann der Ausdruck der Resignation, daß etwas geschehen ist und geschieht, wo nichts einzuwenden ist.

Meine Herren, ich habe vorhin schon gesagt, daß alle diese Erklärungen, die ich angeführt habe, wohl Erklärungen sind, aber es sind keinerlei Entschuldigungen für das, was geschehen ist.

Meine Herren, die Rüstungen der Buren, von denen ich eben gesprochen habe, sind in hohem Grade bewunderungswürdig, und vor allen Dingen halte ich mich aber auch verpflichtet, hier an dieser Stelle auszusprechen, was die Freunde des Präsidenten Krüger der transvaalischen Republik über diesen denken. Meine Herren, dieser große und energische Mann ist schweren Verleumdungen ausgesetzt gewesen. Man hat ihn der Korruption bezichtigt; man hat ihm nachgesagt, er hätte sich bestechen lassen, und das ist in so glaubwürdiger Weise in früherer Zeit auch an meine Ohren gekommen, daß auch ich mich nicht habe verschließen können, daß dem so sein müsse, wenn es so überzeugend versichert wurde. Wenn jetzt einige meiner Freunde und vielleicht nicht mal mit Unrecht — ich hoffe sogar mit Recht — annehmen, daß dieser Mann alle diese schweren Verleumdungen auf sich genommen hat und all das Geld, was man ihm als Bestechung angerechnet hat, mit benutzt hat, um die Rüstungen für seinen Staat zu bezahlen, so ist Herr Krüger noch viel größer, als man seither annahm.

(Lebhaftes Bravo!)

Meine Herren, wir wollen annehmen, daß dem so ist. Daß wir Deutsche als Einzelindividuen von Anfang an Partei ergriffen, d. h. unsere Sympathie dem Schwachen, dem Kleinen bezeugt haben, das ist nur natürlich, und von allen Rednern bei der Etatsdebatte ist das hier schon zum Ausdruck gebracht worden. Der Herr Abgeordnete Richter hat sogar in weitestem Maße gesagt, er nehme an, daß die Gebildeten der ganzen Welt so dächten.

(Sehr richtig!)

Mein Freund Herr Dr. Sattler hat damals allerdings gesagt: bei der Politik darf man sich nicht von den Gefühlen leiten lassen, bei der Politik hat lediglich der nüchterne Verstand zu reden; und darum haben wir strikteste, strengste Neutralität geübt, und diese Neutralität ist sogar so weit gegangen, daß nach Zeitungsnachrichten in der jüngsten Zeit

deutschen Waffenfabriken ein Verbot zugegangen sein soll, noch Waffen auszuführen.

(Zurufe rechts.)

Wenn das in diesem Fall gerade den Engländern unbequem ist, so ist das nur eine nebensächliche Nebenwirkung; die Hauptsache ist, daß wir konstatieren, daß die deutsche Regierung und auch die deutsche Schiffahrt, die deutsche Ostafrikalinie, die allerstrikteste Neutralität eingehalten haben vom Augenblick an, wo der Krieg ausgebrochen war.

Und, meine Herren, gegenüber der Thatsache, daß wir in der Weise Neutralität geübt haben, können wir mit Fug und Recht verlangen, daß auch uns gegenüber Loyalität geübt wird seitens der Engländer.

(Sehr richtig!)

Ich habe das feste Gefühl, daß, wenn auch Organe der englischen Regierung es an Loyalität haben mangeln lassen, die große Zahl der englischen Nation anders denkt.

(Widerspruch rechts.)

Meine Herren, lassen wir den Nationalitätenhaß aus dem Spiele! Die Engländer sind als Menschen ehrenwerte Leute, die sehr streng

(na! na! rechts)

auf Ehre halten, und ich habe keinerlei Ursache, die Engländer als Menschen anzugreifen

(Sehr richtig! bei den Nationalliberalen);

aber die Organe der englischen Regierung, die so schwer gefehlt haben, greife ich an und verlange Genugthuung.

(Sehr gut!)

Meine Herren, die Regierung muß — davon bin ich fest überzeugt, und ich **bin** auch sicher, ich finde damit im ganzen deutschen Lande Widerhall — **für** jede Unbill, die Deutschen geschieht, Genugthuung verlangen; sie **muß** Sühne fordern, auch an dieser Stelle. Ich bin fest überzeugt, daß **die** ganze Nation hinter ihr steht; und sollte es wirklich einige Querköpfe **geben**, die anders denken, — meine Herren, sie machen keinen Eindruck **gegenüber** dem großen Haufen, und sie können keinen Eindruck **machen** im Auslande. Hier ist mal eine Gelegenheit, die nicht häufig bei **uns** hier vorkommt, wo wir alle einig sind

(sehr richtig!),

und **das** wünsche ich zu konstatieren.

Meine Herren, zum Schluß lassen Sie mich noch einige kurze persönliche Reminiszenzen anknüpfen, nicht an diese Thatsache, sondern an

das, was unter ähnlichen verwandten Umständen in England vorgekommen ist. Meine Herren, ich bin zur Zeit des amerikanischen Sezessionskrieges in England selbst anwesend gewesen; ich selbst habe die Stimmungen mit erlebt. Was man uns in England zum Vorwurf macht unsere Sympathien gegenüber dem Schwachen, — in noch viel höherem Maße haben die Engländer die Sympathien gehabt für die Sklavenhalterpartei gegenüber den Nordstaaten. Und, meine Herren, diese Sympathien wurden nicht gezügelt wie bei uns durch strenge Neutralität, sondern sie arteten aus in strikte Parteinahme. Die Engländer haben damals voll geduldet, daß Kaperschiffe auf englischen Werften ausgerüstet würden, um die nordamerikanische Handelsflotte zu zerstören. Ich erinnere nur an einen Namen, der allen bekannt sein wird, die „Alabama", die Hunderte von Schiffen zerstört hat, bis sie ihrerseits von der amerikanischen Marine zerstört wurde. Meine Herren, und Blokadebruch wurde offen vollführt. Ich habe es tagtäglich mit erlebt, offen wurde darüber gesprochen, wie die Schiffe hinausgingen direkt nach den Küsten der konföderierten Staaten; aber nebenher wurde auch noch ein schwungvoller Handel betrieben mit Waffen und allem Möglichen nach den benachbarten mexikanischen Häfen. Ich will nur an einen Hafen erinnern, der den Herren allen erinnerlich sein wird aus dieser Zeit, den Hafen von Matamoras, der damals vielen Anlaß zu Reklamationen gegeben hat. Meine Herren, bei jener Gelegenheit haben die Engländer ihre Rechte, als Neutrale Handel treiben zu können, in der schärfsten Weise präzisiert. Aus jener Zeit stammt das Handbuch für die englische Marine, aus dem ich Ihnen eben einige Abschnitte vorgelesen habe. Heute liegen die Verhältnisse etwas anders; aber damals, als es in ihrem Vorteil lag, das Seerecht so auszulegen, haben sie es gethan in der Weise, wie es heute nach als Vorschrift für die englische Marine giltig ist.

Meine Herren, aus diesen Vorschriften kann ich noch eins nachholen

(Zurufe rechts),

daß ausdrücklich die englische Regierung die Seeoffiziere, die sich schuldig machen, gegen die Bestimmungen dieses Handbuches zu verstoßen, für schuldig erklärt, den Schaden zu ersetzen. Meine Herren, das nur als Anerkenntnis dafür, daß sie auch den Schadensersatz in ihrer Weise anerkennen. Uns geht aber die Schadensersatzpflicht der englischen Offiziere nichts an; wir werden den Schadensersatz von der englischen Regierung verlangen.

(Sehr richtig!)

Meine Herren, nun noch ein kurzes Wort, das für die Herren Engländer bestimmt ist. Die Engländer haben damals, als sie sich gegen die Nordstaaten meines Erachtens so schwer vergingen, durch mangelnde Neutralität die Abneigung der nordamerikanischen Union für mehrere Jahrzehnte sich zugezogen. Ich will ihnen hier nun zum Schluß zurufen: mögen sie sich hüten, daß sie sich nicht auch den Haß aller Nationen, die von ihnen jetzt getroffen werden, sich für die Zukunft zuziehen werden!

(Lebhaftes allseitiges Bravo!)

Präsident: Das Wort zur Beantwortung der Interpellation hat der Herr Bevollmächtigte zum Bundesrat, Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Staatsminister Graf von Bülow.

Graf von Bülow, Staatsminister, Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Bevollmächtigter zum Bundesrat: Meine Herren, der Herr Antragsteller hat im Eingang seiner Begründung mit Recht die tiefgehende Verstimmung hervorgehoben, welche die Beschlagnahme deutscher Dampfer durch englische Kriegsschiffe in ganz Deutschland hervorgerufen hat. Schon im Hinblick auf die berechtigte Erregung der deutschen öffentlichen Meinung habe ich mich gern bereit erklärt, die soeben begründete Interpellation zu beantworten. Auf der anderen Seite werden Sie es verstehen, wenn ich mit Rücksicht auf die Tragweite und den großen Ernst dieser Angelegenheit, wie mit Rücksicht auf den Ernst der gesamten politischen Lage mich in meinen Ausführungen auf das Sachliche und auf das Notwendige beschränke.

Der Sachverhalt ist in allen thatsächlichen Punkten von dem Herrn Interpellanten in so zutreffender Weise wiedergegeben worden, daß ich seinen Darlegungen kaum etwas hinzuzufügen habe.

Bevor ich mich zu unserer Haltung gegenüber diesen Vorgängen wende, möchte ich über die völkerrechtliche Seite dieser Angelegenheit Folgendes sagen. Ich bin mit großem Interesse den sachkundigen Auseinandersetzungen des Herrn Interpellanten gefolgt. Der Herr Antragsteller hat aber selbst betont, daß es feststehende und für alle Seemächte bindende Rechtssätze über die Befugnisse der Neutralen, Handel zu treiben nach einem kriegführenden Lande, und über die Befugnisse der Kriegführenden gegenüber diesem neutralen Handel noch nicht giebt. Es ist ja wiederholt vorgeschlagen worden, auf dem Wege internationaler Vereinbarung die strittigen Punkte des internationalen Seekriegsrechts zu regeln. Bis jetzt ist diese Regelung aber immer

noch gescheitert an den Schwierigkeiten, die sich aus den divergierenden Ansichten der verschiedenen Mächte ergeben. Noch auf der Haager Friedenskonferenz ist der Versuch gemacht worden, diese Frage in den Bereich der Beratungen zu ziehen. Das Ergebnis war aber schließlich doch nur, daß die Haager Konferenz den Wunsch ausdrückte, es möchte auf dem Wege weiterer internationaler Konferenzen versucht werden, einerseits die Rechte und Pflichten der Neutralen, andererseits die Frage des Privateigentums zur See zu regeln. Das Deutsche Reich würde seine Zustimmung und Unterstützung nicht versagen, wenn unter Mitwirkung anderer Mächte sich die Aussicht böte, auf dem Wege internationaler Vereinbarung einer internationalen Regelung der strittigen Punkte des Seerechts näher treten zu können, als dies bisher der Fall ist.

Vorläufig aber, meine Herren, hat der Herr Antragsteller nur zu recht, wenn er soeben sagte, daß das Seerecht noch sehr flüssig sei. Das Seerecht ist noch sehr dehnbar, und das Seerecht ist noch sehr lückenhaft. Das Seerecht besitzt noch zahlreiche Lücken, welche, wie die Verhältnisse heute liegen, in kritischen Augenblicken nur zu oft durch Seemacht ausgefüllt zu werden pflegen. Mit einem Wort, auf dem Gebiete des Seerechts ist der Machtstandpunkt noch lange nicht überwunden worden durch den Rechtsstandpunkt.

(Sehr richtig!)

Als praktisch giltiges Recht, dessen Bruch nach unserer Auffassung eine Verletzung völkerrechtlicher Verträge und völkerrechtlicher Gebräuche darstellen würde, möchte ich im Einvernehmen mit den anderen diesseits beteiligten Ressorts die nachstehenden Sätze aufstellen:

1. Neutrale Handelsschiffe auf hoher See oder in den Territorialgewässern der Kriegführenden unterliegen — von dem in den vorliegenden Fällen nicht in Betracht kommenden Konvoirecht abgesehen — dem Visitationsrecht der Kriegsschiffe der kriegführenden Teile. Dies gilt zweifellos für die vom Kriegsschauplatz nicht zu weit entfernten Gewässer. Für Postdampfer bestehen zur Zeit noch keine besonderen Vereinbarungen.

2. Das Visitationsrecht ist möglichst schonend und ohne unnötige Belästigung auszuüben. Das Verfahren bei der Visitation zerfällt je nach den Umständen des einzelnen Falles in zwei oder drei Akte: Anhalten des Schiffes, Prüfung der Papiere, Durchsuchung des Schiffes. Die beiden ersteren Handlungen können jederzeit ohne weiteres vorgenommen werden. Besteht danach ein Verdacht, so ist die Durchsuchung des Schiffes zulässig.

3. Hat sich bei der Anhaltung das neutrale Schiff widersetzt, oder ergiebt die Prüfung der Papiere Unregelmäßigkeiten, oder stellt sich das Vorhandensein von Contrebande heraus, so kann das Schiff des Kriegführenden das neutrale Schiff aufbringen, damit die Sache vom zuständigen Prisengericht geprüft und entschieden werde.

4. Begriffsmäßig werden unter Kriegscontrebande nur für den Krieg geeignete und zugleich für eine der Kriegsparteien bestimmte Waren oder Personen zu verstehen sein. Welche Arten von Waren hiernach unter den Begriff fallen können, ist streitig und wird, abgesehen etwa von Kriegswaffen und Kriegsmunition, sich in der Regel nur unter Berücksichtigung aller Umstände des einzelnen Falles entscheiden lassen, es sei denn, daß die kriegführende Macht ausdrücklich die Gegenstände, die sie als Contrebande zu behandeln beabsichtigt, den Neutralen in giltiger Form bekannt gegeben und von diesen keinen Widerspruch erfahren hat.

5. Die vorgefundene Contrebande unterliegt der Wegnahme; ob mit oder ohne Wertersatz, hängt von der Lage des einzelnen Falles ab.

6. War die Aufbringung nicht gerechtfertigt, so ist der kriegführende Staat zur unverzüglichen Freigabe von Schiff und Ladung und zu vollständiger Schadensersatzleistung verpflichtet.

Hiernach ließe sich gegen die auf hoher See bezw. in Aden erfolgten Anhaltung der drei Dampfer der „Deutschen Ostafrikalinie“ und gegen die Prüfung ihrer Papiere ein Einwand aus der jetzigen Lage des praktischen Völkerrechts nicht begründen. Dagegen läßt dasselbe die thatsächlich ohne ausreichend begründeten Verdacht stattgehabte Verbringung des „Bundesrath“ und des „Herzog“ nach Durban und das Entlöschen der Ladungen des „Bundesrath“ und des „General“ als nicht gerechtfertigt erscheinen.

(Hört! hört!)

Wie ich bei dieser Gelegenheit noch erwähnen möchte, waren wir anfangs bestrebt, die englische Regierung zu veranlassen, in der Behandlung der nach der Delagoabai bestimmten neutralen Schiffe derjenigen völkerrechtlichen Theorie beizutreten, welche dem Handel der Neutralen während des gegenwärtigen Krieges die größte Sicherung gewährleistet. Diese Theorie, die in dem Satze gipfelt, daß für die mit einem neutralen Schiffe verfrachteten und von einem neutralen Hafen nach einem neutralen Hafen konsignierten Waren der Begriff der Kriegscontrebande überhaupt nicht Platz greifen könne, wurde von der englischen Regierung

beanstandet. Wir haben uns die Erörterung darüber für die Zukunft offen gehalten, einesteils weil es uns darauf ankommen mußte, möglichst schnell zu einer praktischen Lösung der vorliegenden Differenzpunkte zu gelangen, und sodann, weil thatsächlich der aufgestellte Satz in Theorie und Praxis bisher noch nicht allgemeine Anerkennung gefunden hat.

Den Standpunkt, meine Herren, den wir auf Grund dieser generellen Rechtsauffassung, von der wir annehmen, daß sie sich deckt mit der allgemeinen Auffassung der zivilisierten Welt, gegenüber der Beschlagnahme unserer Schiffe eingenommen haben, — diesen Standpunkt möchte ich dahin zusammenfassen. Wir erkennen die Rechte an, welche das Völkerrecht der kriegführenden Parteien gegenüber dem neutralen Schiff, dem neutralen Handel, dem neutralen Verkehr wirklich einräumt. Wir verkennen nicht die Pflichten, welche der Kriegszustand dem neutralen Rheder, dem neutralen Kaufmann, dem neutralen Schiff auferlegt. Aber wir verlangen, daß die Kriegführenden ihre Befugnisse nicht über die Grenzen der absoluten Kriegsnotwendigkeit ausdehnen. Wir verlangen, daß die kriegführenden Parteien die unveräußerlichen Rechte des legitimen Handels der Neutralen achten.

(Sehr gut!)

Und wir fordern vor allem, daß die kriegführenden Parteien ihr Recht der Untersuchung und der eventuellen Beschlagnahme des neutralen Schiffes und der neutralen Ware in einer Weise ausüben, welche den Notwendigkeiten der Aufrechterhaltung des neutralen Handels und normaler Beziehungen zwischen befreundeten und gesitteten Völkern entspricht.

(Beifall.)

Von dieser Auffassung ausgehend, haben wir in London sofort ernste Verwahrung eingelegt gegen das Vorgehen der englischen Seebehörden.

(Beifall.)

Wir verlangten in erster Linie die unverzügliche Freigabe der Reichspostdampfer „Bundesrath", „General" und „Herzog". Die Postdampfer „General" und „Herzog" sind auf unsere Vorstellung hin alsbald freigegeben worden; die Freigabe des „Bundesraths" ist gestern erfolgt.

Zweitens forderten wir Schadenersatz für die ungerechtfertigt erfolgte Festhaltung unserer Schiffe und die dadurch den beteiligten Reichsangehörigen entstandenen Verluste. Die Schadenersatzpflicht ist von Eng-

land im Prinzip anerkannt worden. Die britische Regierung hat sich bereit erklärt, jede legitime Genugthuung zu geben.

Drittens wiesen wir auf das Bedürfnis hin, an die englischen Schiffskommandanten die Weisungen zu erlassen, alle deutschen Handelsschiffe außerhalb der Nähe des Kriegsschauplatzes, jedenfalls aber von Aden ab nordwärts, nicht zu behelligen.

(Bravo!)

Die englische Regierung hat daraufhin Instruktionen erlassen, denen zufolge die Anhaltung und Durchsuchung von Schiffen in Zukunft weder in Aden noch in gleicher oder weiterer Entfernung vom Kriegsschauplatze stattfinden darf.

Viertens: wir haben es als in hohem Grade wünschenswert bezeichnet, daß die englische Regierung die englischen Schiffskommandanten anweise, Dampfer, welche mit der deutschen Postflagge fahren, nicht anzuhalten. Die englische Regierung hat hierauf Instruktionen erlassen, denen zufolge deutsche Postdampfer nicht auf bloßen Verdacht hin angehalten und durchsucht werden sollen. Diese Instruktion verbleibt in Kraft, bis etwa zwischen beiden Regierungen ein anderes spezielles Arrangement getroffen wird.

Fünftens haben wir in London die Unterwerfung aller nicht anderweitig erledigten strittigen Fragen unter ein schleunig einzuberufendes Schiedsgericht vorgeschlagen. Die englische Regierung hat die Hoffnung ausgesprochen, daß es der Einsetzung eines Schiedsgerichts nicht bedürfen würde, sich aber gegebenenfalls mit der Einsetzung eines solchen für die Bemessung von Schadensersatzansprüchen einverstanden erklärt.

Endlich hat die englische Regierung ihrem Bedauern über das Vorgefallene Ausdruck gegeben.

(Hört! hört! und Bravo!)

Wir geben uns der Erwartung hin, daß sich derartige bedauerliche Zwischenfälle nicht wiederholen werden. Wir hoffen, daß die englischen Seebehörden nicht wieder ohne ausreichenden Grund in übereilter und unfreundlicher Weise gegen unsere Schiffe vorgehen werden.

(Sehr gut!)

Schon die Reellität und Loyalität der deutschen Rhedereien, welche sich auch bei diesem Anlasse wieder bei der „Deutschen Ostafrikalinie" bewährt hat, sollte das verhindern

(sehr gut!);

und die Rücksicht, welche man sich unter befreundeten Staaten schuldet, sollte es erst recht verhindern.

(Lebhafte Zustimmung.)

Gerade weil wir aufrichtig bestrebt sind, gute und freundliche Beziehungen zwischen England und Deutschland aufrecht zu erhalten, wünschen wir, daß nicht Vorkommnisse eintreten, welche in hohem Maße geeignet sind, die Aufrechterhaltung solcher Beziehungen zu erschweren, die nur möglich ist auf der Basis voller Parität und gegenseitiger Rücksichtnahme.

(Lebhaftes Bravo.)

Das Deutsche Reich, welches seit dreißig Jahren, seit seinem Bestehen, so oft bewiesen hat, wie fern ihm aggressive Tendenzen liegen, hat ein Anrecht darauf, von allen anderen Staaten in der rücksichtsvollsten Weise behandelt zu werden.

(Lebhafter anhaltender Beifall.)

Die dankenswerte Thatsache, daß die heutige Interpellation unterstützt worden ist von der sehr großen Mehrheit dieses Hauses, beweist aufs neue, daß, wo es sich um die Wahrung des Rechtsstandpunkts und um die Wahrung nationaler Rechtstitel handelt, zwischen diesem hohen Hause und den verbündeten Regierungen jene Übereinstimmung besteht, welche eine sichere Stütze unserer auswärtigen Politik ist.

(Wiederholtes lebhaftes Bravo.)

Die Reden, welche zur Besprechung des Zwischenfalls in derselben Reichstagssitzung vom Staatssekretär des Reichspostamtes v. Podbielski und dem Abgeordneten Liebermann v. Sonnenberg gehalten wurden, glaubte ich an dieser Stelle nicht wiedergeben zu sollen.

Der Staatssekretär des Reichspostamtes erklärte, daß die (englischerseits erfolgte) eigenmächtige Öffnung deutscher Briefbeutel und der in diesen enthaltenen Briefe entschieden nicht mit der getroffenen Vereinbarung des Weltpostvereins übereinstimmen würde.

Hierauf näher einzugehen, konnte nicht im Rahmen dieser Abhandlung liegen. Auch die Rede des Abg. Liebermann von Sonnenberg hielt ich, da sie wesentlich politischer Natur war und die zu Tage getretenen Rechtsfragen nicht streifte, zur Wiedergabe in diesem Zusammenhang für nicht geeignet.

Unzweifelhaft hat von Liebermann, der auf das Gewicht der deutschen öffentlichen Meinung hinwies und eine „reinliche Scheidung von England" forderte, die Empfindungen eines großen Teiles des deutschen Volkes in rednerisch nicht unwirksamer Weise wiedergegeben. Aber die

völkerrechtlichen Gesichtspunkte, die bei dem Zwischenfall in Betracht kamen, hat seine Rede kaum berührt. Indessen werden wir später auf seinen Vorschlag über vermehrten internationalen Schutz der Postdampfer zurückzukommen haben.

Auszug aus dem britischen Blaubuch (März 1900).

(„Correspondence respecting the action of Her Majesty's naval authorities with regard to certain foreign vessels".)

In der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1900 hat Graf Bülow kurz, aber erschöpfend, die thatsächlichen Ergebnisse der Verhandlungen der deutschen und der englischen Regierung besprochen.

Das politische praktische Interesse, welches das deutsche Volk an dem Zwischenfall nahm, war auch durch die Bekanntgabe der erzielten Resultate völlig zufrieden gestellt.

Wie es den Umständen des Falles entsprach, brauchte Graf Bülow auf Darstellung des Ganges dieser Unterhandlungen nicht ausführlich einzugehen.

Eine nähere Erörterung scheint aber, wenigstens in einer Abhandlung, doch nicht ohne Interesse zu sein, zumal auch, um den bisher in der Öffentlichkeit noch nicht so eingehend kundgegebenen Standpunkt der britischen Regierung in eigener Beleuchtung kennen zu lernen. — Erst ziemlich spät — zwei Monate nach der Erklärung der deutschen Regierung im Reichstage — wurden diese Verhandlungen der beiden beteiligten Kabinete bekannt:

Im März 1900 erst wurde den beiden Häusern des Parlaments von der britischen Regierung das Blaubuch vorgelegt, welches sie enthielt (offizieller Titel: „Correspondence respecting the action of Her Majesty's naval authorities with regard to certain foreign vessels").

Es schien mir nicht nötig, den ganzen Inhalt des Blaubuches hier in deutscher Übersetzung wiederzugeben. Es müßten sonst teils thatsächliche Angaben wiederholt werden, denen wir schon auf den ersten Seiten dieser Abhandlung begegnet sind, teils nicht berührte, weil nebensächlichere, Einzelheiten besprochen werden.

Auch die Berichte über die beiderseits gepflogenen Besprechungen glaubte ich bis auf zwei wichtige Unterredungen übergehen zu dürfen, da der in ihnen vertretene Standpunkt in genügender Ausführlichkeit in den beiden Noten des Kaiserlichen Botschafters Grafen Hatzfeldt

und dem Schreiben des britischen Premierministers Lord Salisbury an den britischen Botschafter in Berlin vom 17. Januar 1900 zum Ausdruck gebracht ist.

Vorauszuschicken ist noch, daß mir sämtliche hier zum Abdruck gelangten Schriftstücke, deren Inhalt den Meinungsaustausch der beiden Regierungen kurz zusammengefaßt ersehen läßt, leider nur durch das britische Blaubuch, d. h. in englischer Sprache, zugänglich waren. (Die erwähnten beiden Noten des Grafen Hatzfeldt waren zweifellos in deutscher Sprache abgefaßt.) Für die Treue des Ausdrucks im Einzelnen kann ich daher nicht bürgen.

Die erste Note des Grafen Hatzfeldt ist vom 4. Januar 1900 datiert und an den Marquis Salisbury gerichtet. Sie hat in der Übersetzung folgenden Wortlaut:

My Lord!

Bezüglich der durch ein englisches Kriegsschiff vorgenommenen Beschlagnahme des deutschen Dampfers „Bundesrath" habe ich gemäß erhaltener Verhaltungsmaßregeln Ew. Excellenz zu benachrichtigen, daß die Kaiserliche Regierung nach sorgfältiger Prüfung der Angelegenheit — auch ihrer juristischen Seite — der Meinung ist, daß ein Verfahren vor einem Prisen-Gerichtshof nicht gerechtfertigt ist.

Diese Ansicht gründet sich auf die Erwägung, daß ein Verfahren vor einem Prisen-Gerichtshof nur in solchen Fällen zulässig ist, in denen der Nachweis des Vorhandenseins von Kriegscontrebande geführt ist, und daß, was immer an Bord des „Bundesrath" war, es jedenfalls keine Contrebande sein konnte, da es nach den anerkannten Regeln des Völkerrechts ein Contrebandieren zwischen neutralen Häfen nicht giebt.

Auch die britische Regierung hat diese Ansicht bei der Beschlagnahme des „Springbok" gegen den amerikanischen Prisen-Gerichtshof im Jahre 1863 [1]) eingenommen und die britische Admiralität hat denselben Standpunkt in ihr „Manual of Naval Prize Law" von 1866 übernommen. Die Kaiserliche Regierung ist der Meinung, daß sie in Ansehung des folgenden Passus in diesem Handbuch: „Die Bestimmung eines Schiffes soll als neutral gelten, wenn sowohl der Hafen, den es zuletzt erreichen soll, als jeder andere Hafen, den es im Laufe seiner Fahrt anlaufen soll, neutral ist" und „Die Bestimmung der Güter an Bord richtet sich nach der Bestimmung des Schiffes selbst", völlig berech-

1) Darstellung des Falles siehe unten.

tigt ist, die Freilassung des „Bundesrath" ohne vorangegangene Untersuchung vor einem Prisen-Gerichtshof zu verlangen und dies um so mehr, da das Schiff als Postdampfer mit fester Reiseroute seine Ladung nicht an irgend einem anderen Hafen absetzen konnte, als gerade an dem neutralen Hafen seiner Bestimmung.

Aus diesem Grunde habe ich die Ehre, gemäß der Instruktion der Kaiserlichen Regierung und unter Vorbehalt späterer Entscheidungen Ew. Excellenz zu ersuchen, die Freilassung des „Bundesrath" zu veranlassen.

Da der Dampfer schon vor mehr als 8 Tagen angehalten wurde und die Kaiserliche Regierung bis jetzt noch nicht über die Gründe seiner Aufbringung verständigt worden ist, wäre ich dankbar, wenn mir baldthunlichst Antwort gegeben würde.

Ich habe u. s. w.

(Nr. 16) (gez.) P. Hatzfeldt.

Tags darauf richtete Graf Hatzfeldt folgende Note an den Marquis Salisbury:

My Lord!

Nach einem Telegramm, welches die Kaiserliche Regierung von Aden vorgestern erhielt, ist ein zweiter Postdampfer der deutschen Ostafrikalinie, der „General", dort angehalten und gezwungen worden, britische Truppen an Bord zu nehmen und seine Ladung zu löschen.

In Gemäßheit meiner Instruktion habe ich die Ehre, Ew. Excellenz von dem Vorstehenden zu benachrichtigen und, indem ich ausdrücklich alle Schadenersatzansprüche vorbehalte, zu verlangen, daß Befehle gegeben werden, den Dampfer und seine Ladung unverzüglich freizugeben, den Teil der Ladung, der schon gelandet wurde, wieder an Bord zu schaffen und dem Schiffe keine Hindernisse in den Weg zu legen, die Plätze aufzusuchen, welche in seiner Reiseroute verzeichnet sind.

Außerdem bin ich beauftragt, Ew. Excellenz zu ersuchen, auf die Erlassung ausdrücklicher Instruktionen an die britischen Schiffskommandanten in afrikanischen Gewässern zu dringen, dahin gehend, die Regeln des Völkerrechts zu achten und dem neutralen Handel nicht weitere Hindernisse in den Weg zu legen.

Ich wäre verbunden, wenn mir Ew. Excellenz eine Antwort baldmöglichst senden würde.

Ich habe u. s. w.

(Nr. 21) (gez.) P. Hatzfeldt.

Wie schon hervorgehoben wurde, hat die Kaiserliche Regierung (vgl. insbesondere die Note des Grafen Hatzfeldt vom 4. Januar 1900) den Standpunkt vertreten, daß es ein Contrebandieren zwischen neutralen Häfen nicht giebt („there cannot be contraband of war in trade between neutral ports").

Die Kaiserliche Regierung gab später im Interesse einer schnelleren Erledigung des Zwischenfalls diesen Standpunkt auf, wie folgende Note des Marquis Salisbury an Sir F. Lascelles besagt:

Foreign Office, 11. Januar 1900.

Sir!

Baron von Eckardstein[1]) suchte mich gestern auf und teilte mir im Verlauf der Unterredung, deren Gegenstand die kürzlich erfolgte Aufbringung der deutschen Postdampfer war, mit, daß im Hinblick auf meine Verwahrung wider den von der Kaiserlichen Regierung vertretenen Standpunkt, daß es Contrebandieren zwischen neutralen Häfen nicht gäbe, die Kaiserliche Regierung sich entschlossen habe, davon abzusehen, ihre Meinung für die Gegenwart durchzufechten oder zu erörtern, um eine schnelle und freundschaftliche Ausgleichung zu erreichen („they had decided to abstain from pressing or discussing their opinion for the present in order to facilitate a speedy and amicable settlement").

Ich bin u. s. w.

(Nr. 48) (gez.) Salisbury.

Eine Übersetzung der oben abgedruckten Note des Grafen Hatzfeldt vom 5. Januar 1900 sandte Lord Salisbury an Sir F. Lascelles am 17. Januar 1900 mit folgendem Begleitschreiben ab:

Auswärtiges Amt, 17. Januar 1900.

Sir!

Anbei übersende ich Ew. Excellenz Übersetzung einer Note, welche ich am 5. d. M. vom Deutschen Botschafter bei diesem Hofe erhielt, des Inhalts, daß nach einer Mitteilung seiner Regierung der Postdampfer „General" von der deutschen Ostafrikalinie in Aden angehalten, von britischen Truppen besetzt und gezwungen worden sei, seine Ladung zu löschen.

Graf Hatzfeldt fordert weiter die Erlassung von Befehlen, dahin gehend, daß Dampfer und Ladung unverzüglich freigegeben würden und

1) Von der kaiserlichen Botschaft in London.

der Teil der Ladung, welcher schon gelandet war, wieder an Bord geschafft werden solle, sowie daß das Schiff seine Fahrt nach den in seiner Reiseroute vorgesehenen Plätzen fortsetzen könnte. Se. Excellenz verlangt ferner, daß ausdrückliche Instruktionen den Kommandanten britischer Schiffe in afrikanischen Gewässern erteilt werden sollten, die Regeln des Völkerrechts zu achten und dem neutralen Handel keine weiteren Hindernisse in den Weg zu stellen.

Mit einiger Überraschung empfing ich diese Mitteilung von dem Vertreter einer Macht, mit der Ihrer Majestät Regierung auf dem freundschaftlichsten Fuße zu stehen glaubte, — abgefaßt in einer so pointierten Art und auf die Beschuldigung hinausgehend, die Schiffskapitäne von Ihrer Majestät Marine hätten das Völkerrecht mißachtet und dem neutralen Handel unnötiger Weise Hindernisse bereitet.

Diese Beschuldigungen sind nicht begründet.

Zu gleicher Zeit ersuchte ich die Admiralität und das Staatssekretariat für Indien, Erhebungen zu veranstalten, ob die Thatsachen sich so wie sie der deutschen Regierung berichtet wurden, zugetragen hätten.

Nach an Ihrer Majestät Regierung gelangten telegraphischen Ermittlungen scheint Folgendes den Thatsachen zu entsprechen:

Schon vor der Ankunft des Schiffes in Aden war es bekannt[1]), daß es unter seinen Passagieren 31 Personen deutscher und vlämischer Nationalität hatte, die sich allem Anscheine nach auf dem Wege nach den Südafrikanischen Republiken befanden, um dort militärische Dienste zu leisten.

Bei der Ankunft des Schiffes wurde der britische Resident benachrichtigt, daß sich an Bord zahlreiche für Delagoabai bestimmte verdächtige Artikel befänden und daß Kisten mit Kriegsvorrat unter dem Reservekohlenlager versteckt wären. Der dienstälteste Marineoffizier in Aden ließ daher das Schiff auf Grund des starken Verdachtes der Mitführung von Kriegscontrebande für den Feind anhalten und durchsuchen.

Die Admiralität telegraphierte dem dienstältesten Seeoffizier, nachdem sie von der Festhaltung des Schiffes benachrichtigt worden war, daß eine solche Detention auf bloßen Verdacht nicht wünschenswert wäre, wenn das Schiff Poststücke führte, es sei denn, daß Kriegscontrebande

1) Wie Herr von Liebermann behauptete, hatten sich englische Spione an Bord der Postdampfer befunden.

an Bord gefunden würde. Der dienstälteste Seeoffizier wurde gleichzeitig angewiesen, die notwendige Durchsuchung so schnell als möglich vorzunehmen und unzweifelhaft that er in dieser Hinsicht sein Bestes, um jeden unnötigen Verzug zu vermeiden. Die Mannschaft von J. M. Schiff Marathon hat, unterstützt von 100 Kulis, Tag und Nacht gearbeitet.

Am 4. Januar war das Schiff angekommen und am 6. berichtete er, daß die Durchsuchung vollendet sei. Die Ladung wurde mit der größtmöglichen Schnelligkeit wieder an Bord gebracht und das Schiff stach am 10. Januar morgens wieder in See.

Der dienstälteste Seeoffizier berichtete, daß er an Bord mehrere große Kisten voll Mauser- und Mannlicher-Patronen und Jagdgewehre, bestimmt nach Mombasa, gefunden habe; doch diese Gegenstände waren im Schiffsmanifest eingetragen und er glaubte, daß sie bona fide versandt seien. Er fand an Bord auch Sendungen von Wagenachsen und Chlorid mit Bestimmung Delagoabai; beides war im Schiffsmanifest vorgesehen. Der Kapitän des Schiffes verbürgte sich dafür, daß diese Gegenstände dem Konsul Ihrer Majestät in Delagoabai übergeben werden sollten. Schwerere Maschinenteile scheinen auch bei dem Kohlenlager, in welchem die Munition vermutet wurde, gelagert zu haben. Das Suchen nach den Kisten muß daher nur unter großen Schwierigkeiten stattgefunden haben.

Es scheint Grund zur Annahme gewesen zu sein, daß unter den Passagieren, die sich nach Transvaal eingeschifft hatten, sich eine Anzahl ausgebildeter Artilleristen befand, aber eine weitere Aktion seitens der Offiziere, welche die Durchsuchung leiteten, mußte unterbleiben, da der eigentliche Zweck dieser Leute nicht genügend aufgeklärt werden konnte.

Bevor Ihrer Majestät Regierung nicht detaillierte Berichte auf dem Postwege erhält, kann sie nicht entscheiden, ob die britischen Seeoffiziere in irgend einer Hinsicht das durch das Völkerrecht den kriegführenden Parteien gewährte Durchsuchungsrecht überschritten. Sie erkennt aber immerhin an, daß wenn Dampfer Poststücke befördern, dieses Recht mit größtmöglicher Rücksichtnahme und nur dann ausgeübt werden sollte, wenn die Umstände offenbar den schwersten Verdacht rechtfertigen.

Ihrer Majestät Regierung bedauert die Unzuträglichkeiten, welche sich bei dieser Gelegenheit ergeben haben.

Ew. Excellenz wolle die Depesche dem deutschen Minister für auswärtige Angelegenheiten vorlesen und ihm eine Abschrift derselben überlassen.

Ich bin u. s. w.

(gez.) Salisbury.

Der Fall des „Springbok.“

In der Note des Grafen Hatzfeldt an den Marquis Salisbury (Nr. 16 des Blaubuches) findet sich auch folgende Stelle: . . . „Von Contrebandieren zwischen neutralen Häfen kann nicht gesprochen werden.

Das ist die Ansicht, welche die britische Regierung im Jahre 1863 in dem Falle der Beschlagnahme des „Springbok“ gegen das Urteil des amerikanischen Prisen-Gerichtshofes einnahm; diese Ansicht ist auch von der britischen Admiralität in ihrem „Manual of naval prize law“ übernommen“.

In seiner Note an Sir F. Lascelles vom 10. Januar 1900 (Nr. 47 des Blaubuches) bemerkt Lord Salisbury hierzu:

„Es ist nicht der Fall, daß die britische Regierung im Jahre 1863 irgend einen Anspruch oder eine Einwendung wider das Urteil des Vereinigte Staaten Prisengerichtshofes in dem Fall des „Springbok“ erhob.

Gleich bei Beschlagnahme des Schiffes hat Earl Russel, damals Staatssekretär des Auswärtigen, auf Grund einer lückenhaften und unvollkommenen, von den Schiffseignern gegebenen Darstellung des Thatbestandes Ihrer Majestät Gesandten in Washington benachrichtigt, daß die Aufbringung von Schiff und Ladung ungerechtfertigt erscheine, daß der vermeintliche Grund, nämlich der, daß Stücke der Ladung vom Kapitän im Schiffsmanifest nicht angeführt waren, sicherlich nicht das Recht zur Aufbringung des Schiffes gebe, um so mehr, als die Bestimmung des Schiffes offenbar bona fide neutral war, aber daß, weil es wahrscheinlich war, daß das Schiff zu dieser Zeit vor einen Prisengerichtshof der Vereinigten Staaten zur Aburteilung gebracht werde, die binnen kurzem zu erwarten stehe, wenn sie nicht schon stattgefunden hätte, die einzige Instruktion, welche er Lord Lyons erteilen könne, die sei, auf Verfahren und Urteil des Gerichtshofes zu achten und eventuell vollständige Information über den Verlauf des Verhörs und seine Ergebnisse vorzulegen.

Der Prisengerichtshof der Vereinigten Staaten verfügte durch ein ausführlich und gründlich motiviertes Urteil, daß sowohl Schiff wie Ladung zu konfiszieren seien.

Die Eigentümer riefen die Intervention von Ihrer Majestät Regierung an und legten zur Unterstützung ihres Gesuches ein Gutachten von zwei bedeutenden englischen Anwälten vor.

Die Einwendung wider das Urteil lief darauf hinaus, daß die Güter thatsächlich bona fide eine neutrale Bestimmung nach Nassau gehabt hätten.

Das kann daher zur Unterstützung der Ansicht, welche die deutsche Regierung jetzt vertritt, nicht vorgetragen werden. Aber Ihrer Majestät Regierung weigerte sich, nach Anhörung der Rechtsberater der Krone entschieden, irgend eine diplomatische Verwahrung oder irgend eine Einwendung wider die Entscheidung des amerikanischen Prisengerichtshofes zu erheben; sie hat auch niemals irgendwie sich mit den Gründen dieser Entscheidung nicht einverstanden erklärt"[1]) . . . .

Diese Ausführungen des Marquis Salisbury mögen an der Hand der Ansicht einer englischerseits allgemein anerkannten Autorität (Halleck's international law, revised by Sir Sherston Baker), besprochen werden.

Im 25. Kapitel des 2. Bandes heißt es in § 7:

„Der Springbok verließ am 9. Dezember 1862 London mit der Bestimmung Nassau; 150 Meilen vor dem letzteren Hafen wurde er von dem Vereinigten Staaten Kreuzer „Sonoma" aufgebracht; der Grund war der, daß er beabsichtigt habe, die Blockade zu durchbrechen. Die Ladung gehörte ein und derselben Person; einiges war Contrebande, anderes nicht. Schiff und Ladung wurden durch den District Court von New-York in Anlehnung an die Fälle der „Neutralität", des „Franklin", des „Ranger" und des „Baltic" verurteilt. Dieses Urteil ward durch den obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten im Dezember 1866 umgestoßen, so weit es wenigstens das Schiff betrifft, analog dem Fall der „Bermuda", aber es ward bezüglich der Ladung bestätigt.

Aus den Papieren des „Springbok" ging nichts hervor, was auf dessen angebliche Absicht, die Blockade zu durchbrechen, hätte schließen lassen können. Die Verurteilung der Ladung des „Springbok" erfolgte

1) Lord Salisbury bespricht dann, wie oben ausgeführt, die Tragweite des „manual of naval prize law", auf welches Graf Hatzfeldt ebenfalls Bezug genommen hatte.

durch den obersten Gerichtshof auf Grund der Annahme, daß entweder Blockadebruch oder Contrebandieren vorliege. Er führt aus: „Wir brauchen nicht auf die Beschaffenheit der Ladung einzugehen, um zu bestimmen, ob Contrebandieren vorlag oder nicht, sondern vielmehr darauf, seine wirkliche Bestimmung festzustellen; denn wir wiederholen: mag Contrebandieren vorgelegen haben oder nicht, Verurteilung muß erfolgen, wenn das Schiff thatsächlich nach Nassau bestimmt war und nicht darüber hinaus; und es muß, mag Contrebandieren vorliegen oder nicht, Verurteilung erfolgen, wenn es nach irgend einem Hafen der „Rebellen“ (d. i. Südstaaten) bestimmt war, denn alle Häfen der Rebellen standen unter Blockade. Nach der Lage des ganzen Falles kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Ladung ursprünglich in der Absicht eingeschifft wurde, die Blockade zu durchbrechen; daß die Eigentümer der Ladung beabsichtigten, daß dieselbe in Nassau in irgend ein Schiff verladen werden sollte, das größere Aussicht hätte, einen blockierten Hafen zu erreichen als der „Springbok“; daß die Fahrt von London nach dem blockierten Hafen, was die Ladung betraf, sowohl rechtlich als nach der Absicht der Gesellschaft ein und dieselbe Reise war und daß die Ladung von der Zeit des Auslaufens des Schiffes an, wenn während irgend eines Teiles der Reise aufgebracht, verurteilt werden mußte“.

Am 13. März 1863 zeigten Sir William Atherton, Sir Roundell Palmer und Dr. Phillimore (damals Rechtsberater der Krone) dem britischen auswärtigen Amte an, „daß nichts die Aufbringung des Schiffes „Springbok“ und seiner Ladung rechtfertigen könnte und daß Ihrer Majestät Regierung berechtigt wäre, die sofortige Herausgabe von Schiff und Ladung ohne Unterwerfung unter ein amerikanisches Prisengericht zu verlangen“ („that there was nothing to justify the seizure of the bark „Springbok“ and her cargo, and that her Majesty's Government would be justified in demanding the immediate restitution of the ship and cargo whithout submitting to any adjudication by an American prize court“).

Auf das Deutlichste hatten damit die amtlichen Rechtsräte der britischen Krone in öffentlich bekannt gegebener Form ihrer Ansicht Ausdruck gegeben, daß die Aufbringung des „Springbok“ zu Unrecht erfolgt wäre.

Die britischen Staatsmänner sahen allerdings in der Folge davon ab, die durch das Gutachten der britischen Krone eingeräumten letzten Konsequenzen zu ziehen: der Staatssekretär Earl Russel machte zwar

in einer instruktionellen Note an den Gesandten in Washington diesen Standpunkt zu dem der britischen Krone (. . . . . „then Secretary of State for Foreign Affairs, informed Her Majesty's Minister at Washington that there did not appear to be any justification for the seizure of the vessel and her cargo" . . . .), aber in interner Instruktion und mit der Weisung, den Verlauf des Verfahrens vor dem Prisengericht abzuwarten.

Unzweifelhaft leiteten die britische Regierung auch später politische und nicht rechtliche Motive: nirgends verlautbarte, daß sie einen von dem Gutachten ihrer Kronjuristen abweichenden rechtlichen Standpunkt eingenommen hätte.

Selbst der Marquis von Salisbury konnte das in seiner Note vom 10. Januar 1900 nicht behaupten: er lehnt eine Berufung auf die damalige Rechtsansicht der britischen Krone mit dem einfachen Hinweise darauf ab, daß sie diesen Standpunkt, — wahrscheinlich aus politischen Gründen, — nach außen hin nicht vertrat.

Welche Ansicht ihre Kronjuristen verlautbarten, haben wir schon oben erwähnt, es ist diejenige, welche meines Wissens die britische Jurisprudenz auch bis auf den heutigen Tag vertritt; typisch hierfür ist die Bemerkung in Halleck's international law (revised by Sir Sherston Baker), der, nachdem er das oben besprochene Gutachten der Rechtsberater der britischen Krone (Sir William Atherton, Sir Roundell Palmer und Dr. Phillimore) ohne Kommentar, insbesondere ohne Hinweis darauf, daß die britische Regierung die Ansicht nicht durchgefochten habe, erwähnt hat, das Verhalten des nordamerikanischen obersten Gerichtshofes mit den Worten kritisiert: „The ruling of the Supreme Court of the United States has inflicted a serious blow on neutral rights, and is in conflict with the views generally expressed by the United States, and it is doubtful, if it would be adopted by the courts of Great Britain" . . .

Vgl. auch Phillimore, International law Vol. III Part X Ch. II: „It seems to me after much consideration, and with all respect for the high character of the tribunal, difficult to support the decision of the majority of the Supreme Court of the United States in the case of the Springbok, that a cargo shipped for a neutral port can be condemned on the ground that it was intended to transship it at the port and forward it by another vessel to a blockaded port".

Die britische Doktrin steht also bis auf den heutigen Tag auf Seiten der einzigen Rechtsansicht, welche die britische Regierung im Falle des „Springbok“ verlautbaren ließ, nämlich der, daß die Aufbringung des Schiffes durch die Nordamerikaner nicht zu billigen war.

Lord Salisbury, der übrigens des Umstandes, daß der „Springbok“ auch wegen versuchten Blockadebruchs aufgebracht wurde, keine Erwähnung thut, führt noch einen besonderen Grund an, um die Ausführungen des Grafen Hatzfeldt zu widerlegen.

Er bemerkt: „The real contention advanced in this opinion was that the goods were, in fact, bona fide consigned to a neutral at Nassau. It cannot therefore be adduced in support of the doctrine now advanced by the german government“.

Also der „Springbok“ hätte ehrlicher Weise eine neutrale Bestimmung nach Nassau (auf den Bahama-Inseln) gehabt, daher könne dieser Fall nicht von der Kaiserlichen Regierung verwertet werden.

Als ob Hamburg und Laurenço-Marquez im gegenwärtigen Kriege nicht ebenso gut neutrale Häfen wären, wie es London und Nassau im nordamerikanischen Bürgerkriege gewesen sind!

Als ob notwendiger Weise den deutschen Befrachtern mala fides unterstellt werden müßte, die ebenso sicher den britischen Rhedern seiner Zeit gefehlt hätte!

Und als ob die von einem Neutralen (nämlich Großbritannien) damals vorgebrachte Behauptung der bona fides nach dem Völkerrecht ein größeres Gewicht auf den Entschluß eines bei Contrebandeverdacht zur Aufbringung berechtigten Belligerenten haben müßte, als die gleiche Behauptung eines anderen Neutralen, nämlich Deutschlands, im gegenwärtigen Kriege!

So kann auch das zweite Argument des Lord Salisbury nicht als stichhaltig angesehen werden.

Graf Hatzfeldt war in vollem Recht, als er auf die erwähnte Rechtsansicht der britischen Kronjuristen in der Angelegenheit des „Springbok“ hinwies, die einzige, welche das Kabinet von St. James damals als die seine kundgab.

Zur Reformfrage.

Der Abgeordnete Liebermann v. Sonnenberg hat in seiner Reichstagsrede vom 19. Januar 1900 gesagt, „daß die Frage, was noch geschehen solle und müsse, viel wichtiger als die danach sei, was schon geschehen wäre".

In seiner Allgemeinheit wird dies wohl nicht als richtig bezeichnet werden dürfen, denn das den deutschen Schiffen widerfahrene Unrecht schien dadurch aus der Welt geschafft, daß die britische Regierung ausreichenden Schadenersatz versprach und ihrem Bedauern über das Vorgefallene Ausdruck gab.

Es ist aber doch etwas Wahres an diesem Ausspruch. Bei der Gefahr der Wiederholung derartiger Vorkommnisse muß die Frage wichtig bleiben, was geschehen muß, um womöglich Ähnliches zu verhüten, die Frage nach einer allgemein anerkannten Reform des Seerechtes. Graf Bülow hat zwar in derselben Reichstagssitzung gesagt, in kritischen Zeiten pflegten die Lücken des Seerechts durch Seemacht ausgefüllt zu werden, ein Gedanke, den schon Pinheiro-Fureira in die Worte kleidete: „Il n'y a de général dans ces usages que l'abus de la force".

Daß ja der vorliegende Fall dies gezeigt hat, ist offensichtlich. Auch das bekannte Telegramm unseres Kaisers an den König von Württemberg hat dem Ausdruck gegeben.

Es ist ganz unzweifelhaft, daß, wenn dem deutschen Reiche eine der britischen gleichwertige Seemacht zur Verfügung gestanden hätte, es nicht zu diesem bedauerlichen Zwischenfall, der das deutsche Nationalbewußtsein so tief erregt hatte, gekommen wäre. Auf der anderen Seite hat wohl, wie Valfrey im „Figaro" schrieb, die Macht des deutschen Reiches zu einer schleunigeren Lösung der Krisis beigetragen, als man hätte erwarten können, wenn die beschlagnahmten Schiffe nicht die deutsche Flagge geführt hätten.

Das ist auch sicher richtig und das Telegramm des Vorsitzenden des Aufsichtsrates der deutschen Ostafrikalinie, Adolf Woermann, an den Grafen Bülow, in welchem dieser in der Macht und dem Schutz des

deutschen Reiches eine Bürgschaft für die ungefährdete Fortentwicklung der deutschen Rhederei erblickte, ist allgemein gebilligt worden. Stets wird bei solchen Zwischenfällen die Macht der betreffenden Staaten als ultima ratio ein Wörtlein mitreden.

Aber die Macht doch nicht allein.

Mit der Zunahme des Wertes der zu schützenden Güter und der Verderblichkeit der Kriegsmittel hat auch das allgemeine Interesse an der Aufrechterhaltung des Friedens zugenommen.

Die Haager Friedenskonferenz hat gezeigt, welches Gewicht die meisten Regierungen zivilisierter Staaten auf friedliche Beilegung etwa entstehender internationaler Streitigkeiten legen; sie hat auch den übereinstimmenden Willen dieser Regierungen an den Tag gelegt, einen rechtlichen Boden für derartige Verständigungen zu gewinnen. Und gerade der deutsch-englische Zwischenfall hat bewiesen, daß die Frage der Seerechtsreform immer dringender geworden ist, wurden doch Stimmen aus ganz Europa dafür laut.

Die Zeitungen der beiden größten kontinentalen Seemächte, — Rußlands und Frankreichs, — griffen freudig den Gedanken einer internationalen Seerechtskonferenz auf.

Es sei hier nur, — was die russischen Zeitungen betrifft, — auf die sympathische Haltung der „Nowoje Wremja", der „Nowosti" und des ministeriellen „Journal de St. Pétersbourg" hingewiesen. Der „Herold" insbesondere meinte, daß eine internationale Seerechtskonferenz die natürliche Folge der äußerst mangelhaften seerechtlichen Übereinkünfte sein müsse.

Auch die französische öffentliche Meinung hat sich hier in erfreulicher Übereinstimmung mit der ihrer Nachbarn „D'au delà des Vosges" befunden: „Liberté", „Débattes" und der ministerielle „Temps", vor allem aber die „République Française" haben die Bedeutung der Rede des Grafen Bülow voll anerkannt.

Die „République Française" forderte den Grafen Bülow geradezu auf, den Neutralen einen zweiten wahren Dienst zu erweisen, nämlich den, die Initiative zur Einberufung einer internationalen Seerechtskonferenz zu ergreifen.

Und J. Valfrey gab in dem Weltblatt „Figaro" demselben Gedanken Ausdruck: „Une conférence qui viendrait rappeler et consacrer les principes sur ce sujet serait oeuvre utile".

Auch in den Vereinigten Staaten von Nordamerika wurde die Bedeutung der Rede des Grafen Bülow von vielen Blättern — mit Ausnahme der gelben Presse — anerkannt. So meinte auch die Washingtoner Times, daß die ganze zivilisierte Welt v. Bülow für die klare, unangreifbare und entschiedene Art, in welcher er diese Angelegenheit zum Austrag gebracht habe, Dank schulde. Sie befürwortet auch internationale Verhandlungen über die Reform des Seerechts und hofft von diesen den Sieg für die alte amerikanische Auffassung von der unbedingten Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See.

Am wenigsten freundlich war begreiflicher Weise die Haltung der englischen Presse: „St. James Gazette" und „Standard" behielten bis zuletzt ihren feindseligen, ablehnenden Standpunkt in dieser Angelegenheit bei. „Pall Mall Gazette" war schon versönlicher. Und die Meinung der „Daily News" hätte selbst ein deutsches Blatt als seine eigene ausgeben können: „Man kann nicht umhin, Freude darüber zu empfinden, daß die beiden großen germanischen Staaten zu einer freundschaftlichen Verständigung gelangt sind. Viele Unruhen und Reibungen blieben erspart, wenn alle Abmachungen immer schon zu Beginn einer Campagne getroffen werden könnten".

Selbst das große Cityblatt, die „Times", die v. Bülow's Rede heftig angriff, erkannte an, daß England niemals abgeneigt sein werde, in offenem und entgegenkommenden Sinn jeden Vorschlag zur Seerechtsreform zu erörtern. Auf die Haltung der deutschen öffentlichen Meinung und ihrer Presse braucht hier nicht näher eingegangen zu werden: sie stand mit erfreulicher Einmütigkeit auf Seiten der Reichsregierung und sie hat die Notwendigkeit der Reform des Seerechts wohl allerseits anerkannt[1]).

Zunächst müßte die Liste derjenigen Gegenstände, welche zur Contrebande werden können, erheblich eingeschränkt werden, eine Forderung, welche die kontinentale Doktrin längst vertreten hat. Ihre Postulate blieben aber bis jetzt — leider! — zum großen Teil „fromme Wünsche".

1) Eine so ausführliche Erörterung der Haltung der ausländischen Presse mag an dieser Stelle vielleicht zuerst befremdlich erscheinen. Indessen mag darauf hingewiesen werden, welch starken Einfluß die öffentliche Meinung — und ihre mutmaßliche Vertreterin, die Presse — auf die Entschlüsse der parlamentarisch abhängigen westeuropäischen Regierungen ausübt. Die Wiedergabe dieser Preßstimmen, die eine durchgreifende Seerechtsreform befürworten, erschien mir demnach doch von Wichtigkeit.

Von einer allgemeinen autoritativ anerkannten Übernahme ihrer Definitionen (vgl. insbesondere Kleen, ... „les munitions de guerre proprement dites, c'est à dire les objets qui, expressément faits pour la guerre, et y servent dans leur état actuel immédiatement et spécialement, s'ils sont livrés à un ennemi") ist man noch weit entfernt.

Daß selbst Geld und Metalle als Kriegscontrebande gelten, was schon der Utrechter Friede verneinte, stellt eine arge Benachteiligung der Neutralen dar.

Auch die Ausdehnung des Begriffes auf Stoffe, Kleider, Lebensmittel, Getreide, Kohlen, Pferde, Rohmaterialien, Kauffahrteischiffe und Schiffsausrüstungsgegenstände dürfte kaum gerechtfertigt erscheinen. Allein die Aussicht auf allgemeine Anerkennung derartiger humaner Reformen des Seekriegsrechts ist wenigstens für die Dauer der nächsten Jahre sehr gering: Die wohl fast ausschließlich von rein praktischen Motiven geleitete englische öffentliche Meinung und die von ihr sehr abhängige britische Regierung dürfte solchen Anregungen schwerlich zustimmen.

Und bei dem heutigen Stand der Seemachtsverhältnisse hat der Anspruch, den schon vor längerer Zeit Barbour gethan, wenigstens für die nächsten Jahre noch immer seine Berechtigung: „Qui oserait considérer comme un principe de droit maritime un usage auquel l'Angleterre refuserait de se conformer?" Ohne die Mitwirkung Englands wird — unter den gegenwärtigen Machtverhältnissen wenigstens — eine den Neutralen günstige durchgreifende Reform nicht zu Stande kommen. Doch mit dem Wachstum der maritimen Interessen der Kontinentalmächte und der durch den wirtschaftlichen Aufschwung kräftig geförderten Ausgleichung der Seemachtsverhältnisse gegenüber England wird man im Laufe der Zeit immer mehr dazu kommen, die an sich ungerechtfertigte Benachteiligung, welche den Neutralen durch den Kriegsausbruch erwächst, nach Kräften zu verringern. Die Erfolge, welche die Kaiserliche Regierung schon jetzt, gestützt auf ihr gutes Recht und ihr Ansehen, erreicht hat, sind nicht gering anzuschlagen: Sie hat von ihren Postulaten nur eines aufgegeben: die Anerkennung des Grundsatzes, daß ein Contrebandieren zwischen neutralen Häfen unmöglich sei.

Es ist nicht zu leugnen, daß das Preisgeben dieses Standpunktes an sich einer Benachteiligung der Rechte der Neutralen gleich kommt. Die deutsche Presse hat auf die Wichtigkeit des Satzes von vornherein hingewiesen und auf die praktische Konsequenz aufmerksam gemacht, daß die kriegführende Partei, die sich über ihn hinwegsetze, die Einfuhr

wichtiger Waren, z. B. von Nahrungsmitteln, durch die Niederlande und Belgien in das deutsche Reich im Kriegsfall verhindern könnte.

Dem gegenüber ist zu betonen, daß diese Benachteiligung der neutralen Rechte schon dadurch abgeschwächt wird, daß die Kaiserliche Regierung nicht für alle Zukunft diesen von der kontinentalen Theorie längst gebilligten Standpunkt verlassen, sondern daß sie nur gegenwärtig seine Betonung zurückgestellt hat („they had decided to abstain from pressing or discussing their opinion for the present").

Die Kaiserliche Regierung fühlte sich nicht berufen, doktrinäre Streitfragen zum Austrag zu bringen, sie hat sich vielmehr auf den realen Boden der Verhältnisse gestellt und ein Postulat fallen lassen (wenigstens vorläufig), zu dessen Annahme sich ein seemächtiges England schwerlich je verstanden hätte.

Sie hat dadurch ihren ausgesprochenen Zweck völlig erreicht: sie hat eine durchaus befriedigende Erledigung des Zwischenfalls mit direktem Vorteil erzielt und durch ihre klug entgegenkommende Haltung unzweifelhaft das Resultat erheblich beschleunigt. Der Erfolg der Kaiserlichen Regierung war ein vollständiger. Er war nicht nur ein moralischer, der darin bestand, daß die britischen Behörden ihrem Bedauern über die vorgekommenen Unzuträglichkeiten Ausdruck gaben (Depesche des Marquis Salisbury an Sir F. Lascelles vom 19. Januar 1900 ... „They regret the inconvenience which has been caused on the occasion"). Es war auch nicht nur der unmittelbar praktische Erfolg der Freigabe der Schiffe und Zusicherung des Schadenersatzes an ihre Eigentümer.

Die kaiserliche Regierung hat auch einen realen Erfolg für die Zukunft errungen: schon unter dem 10. Januar 1900 hatte Lord Salisbury dem Baron Eckardstein von der Kaiserlichen Botschaft in London die allerdings noch etwas vage Zusicherung erteilt, er würde alles in seiner Macht stehende thun, um, wenn möglich, die Wiederholung solcher Ereignisse, wie die der Aufbringung der deutschen Schiffe, hintanzuhalten (Note des Marquis Salisbury an Sir F. Lascelles vom 13. Januar 1900 (Nr. 50) ... „the assurance which I had given him on the 10th instant that I would do everything in my power to avoid, if possible, the recurrence of such incidents as those of the German ships recently seized" ...). Später aber hat die Kaiserliche Regierung das in bündiger Form erteilte Versprechen des Kabinets von St. James erhalten, daß

1) in Zukunft neutrale Schiffe vor Aden oder in einer gleich weiten Entfernung vom Kriegsschauplatze nicht angehalten und durchsucht werden dürften und

2) auf Postdampfer überhaupt dieses Recht nur bei offensichtlichem Vorliegen schwerwiegendsten Verdachtes zur Anwendung kommen könne.

Eine zeitgemäße reale Reform, die ohne das mannhafte Eintreten der kaiserlichen Regierung schwerlich so bald zu Stande gekommen wäre!

Dem Abgeordneten v. Liebermann schienen diese Zugeständnisse noch nicht die Sicherheit der Postdampfer für alle Zukunft zu verbürgen: er schlug in seiner Reichstagsrede vom 19. Januar 1900 vor, es solle jedem dieser Schiffe noch ein besonderer Beamter beigegeben werden, der im Namen des Reiches bei Behelligung durch ausländische Schiffe eine bindende Erklärung über den unverdächtigen Charakter von Schiff und Ladung abzugeben hätte.

Der Gedanke, den Herr v. Liebermann aufgriff, ist nicht neu, aber er war fast in Vergessenheit geraten. Als wirksamer Schutz für den neutralen Kauffahrer muß der „Convoi" („convoy") seitenes eines Kriegsschiffes seines eigenen oder eines befreundeten Staates erscheinen. Das Kriegsschiff repräsentiert durch seine Flagge noch in höherem Grade die „faith of his nation"; es hat gleichzeitig die Möglichkeit, im Notfalle durch unmittelbare Gewalt der Verletzung des Convoi's entgegenzutreten.

Gerade die Annalen der britischen Marine können von solchen Fällen berichten. Während des Krieges zwischen Großbritannien und den Niederlanden wies die Königin Christina von Schweden im Jahre 1653 ihre Kauffahrer an, den Convoi ihrer Kriegsschiffe sich möglichst zu Nutze zu machen, während die Kriegsmarine Befehl erhielt, der Visitation und Durchsuchung der so geleiteten schwedischen Handelsschiffe mit bewaffneter Hand Widerstand zu leisten.

Im Jahre 1656 schlug der alte holländische Seeheld de Ruyter erfolgreich den Versuch britischer Kriegsschiffe ab, neutrale niederländische Kauffahrer trotz ihres Convoi's anzuhalten und auf Contrebande zu durchsuchen. Auch die holländischen Schiffsoffiziere Deval und Graf Bylandt fanden sich 1762 bezw. 1780 zu gleichem Vorgehen gezwungen.

Der Angriff, den ein englisches Kriegsschiff auf den schwedischen Kreuzer „Wasa", welcher sich der Durchsuchung der von ihm geleiteten Kauffahrer widersetzte, im Jahre 1781 machte, gab dann Anlaß zum

Abschluß einer Reihe von Verträgen (so insbesondere zwischen Rußland und Schweden), welche die Exemption der geleiteten Handelsschiffe von Anhaltung und Durchsuchung festsetzten.

Auch die zweite bewaffnete Neutralität nahm vor einem Jahrhundert eine derartige Bestimmung unter ihre humanen Grundsätze auf:

„Die Erklärung der Kommandanten der Kaiserlichen oder Königlichen Kriegsschiffe, welche ein oder mehrere Handelsschiffe geleiten, daß der Convoi keine Contrebande an Bord habe, soll genügen; es soll dann eine Durchsuchung irgend eines Schiffes nicht stattfinden".

So wagte dann auch im Jahre 1800 der Kapitän der dänischen Fregatte „Freya" den hoffnungslosen Kampf wider die britische Übermacht, um die in seinem Convoi befindlichen dänischen Kauffahrer zu beschützen und die Ehre seiner Flagge zu wahren.

Seit der zweiten bewaffneten Neutralität ist das Recht des Convoi in vielen Verträgen (besonders durch Frankreich) sanktioniert worden und Hall nimmt an, daß man auf dem Kontinent einig sei in „maintaining the exemption from visit of convoyed ships, not only in principle, but as an established rule of law". Vgl. hierzu Art. 14 des französischen Prisenreglements vom 25. Juli 1870: „Vous ne visiterez point les bâtiments qui se touveront sous le convoi d'un navire de guerre neutre, et vous vous bornerez à réclamer du commandant du convoi une liste des bâtiments placés sous sa direction, avec la déclaration écrite qu'ils n'appartiennent pas à l'ennemi et ne sont engagés, dans aucun commerce illicite", eine Vorschrift, deren genaue Beachtung später nochmals durch Art. 1 der „instructions complémentaires" den französischen Schiffskommandanten eingeschärft wurde.

Selbst nach den „navy regulations of the United States" von 1876 hat der den Convoi führende Offizier die Anhaltung und Durchsuchung der von ihm geleiteten Kauffahrer durch ein Kriegsschiff irgend einer Macht abzulehnen. Auch das österreichische, das dänische und das russische, in neuester Zeit das japanische Prisenreglement erkennen die Befreiung neutraler Kauffahrer unter Convoi an. Art. 24 letzter Absatz des Vertrages des deutschen Reiches mit Costa Rica vom 18. Mai 1875 bestimmt: „Die Durchsuchung wird nicht gestattet sein außer an Bord von Schiffen, die ohne Geleit fahren. Wenn sie mit Geleit reisen, so genügt es, daß der Befehlshaber des letzteren mündlich und auf sein Ehrenwort versichert, daß die unter seinen Schutz und seine bewaffnete

Bedeckung gestellten Schiffe dem Lande angehören, dessen Flagge sie führen, und daß er, wenn diese Schiffe nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind, ferner erklärt, daß sie keine Kriegscontrebande an Bord haben".

Nur England hat sich der Anerkennung des Convoirechts in Theorie und Praxis hartnäckig widersetzt, seit dem (später aufgehobenen) Vertrag mit Rußland von 1801 hat es seine ablehnende Stellungnahme beibehalten. Besonders charakteristisch für den Standpunkt der britischen Litteratur sind die Ansichten von Story und Kent. Story meint: „If he (the neutral) resists this exercise of lawful right of it, with the view to resist it, he takes the protection of an armed neutral convoy, he is treated as an enemy and his property is confiscated"; und Kent sagt: „that the very act of sailing under the protection of a belligerent or neutral convoy for the purpose of resisting search, is a violation of neutrality". Diese Schriftsteller scheinen ganz aus den Augen verloren zu haben, was den eigentlichen Grund der den Kriegführenden eingeräumten Erlaubnis zur Anhaltung und Durchsuchung neutraler Schiffe, um die Wegnahme eventuell vorgefundener Contrebande zu ermöglichen, darstellt.

Als in erster Linie erstrebenswert dürfte doch wohl nicht die damit für den Neutralen verbundene Belästigung, sondern vielmehr die Unterbindung des Contrebandeverkehrs selbst erscheinen. Die Erreichung dieses Zieles erscheint aber durch die mit der Übernahme der „convoi" verbundene Garantie des neutralen Staates für Unverdächtigkeit der geleiteten Schiffe und ihrer Ladung völlig gewährleistet.

Es muß danach rechtlich unerfindlich bleiben, warum England den Neutralen nicht gestatten wollte, die ihnen durch das Visitationsrecht des Belligerenten drohende schwere Beeinträchtigung ihrer Interessen durch die Übernahme staatlicher Garantie für die Güter ihrer Kauffahrer abzuwenden.

Es heißt das unumwunden, die Neutralen der mala fides zeihen, eine Insinuation, die dem britischen Freimut mit der wachsenden Ausgleichung der europäischen Seemachtsverhältnisse über kurz oder lang teuer zu stehen kommen wird. Angesichts der ablehnenden Haltung der britischen Doktrin und Praxis kann danach noch nicht von einer allgemeinen Anerkennung des Convoirechts die Rede sein. Es dürfte übrigens auch für die Gegenwart von geringer praktischer Bedeutung sein,

da der stets wachsende Umfang der Handelsmarinen ein ganz undurchführbar großes Aufgebot von Kriegsschiffen zu diesem Zwecke notwendig machen würde.

Nun hat Herr v. Liebermann nicht von einem eigentlichen Convoi durch ein Kriegsschiff gesprochen; er hat nur zur Erörterung gestellt, ob es nicht wünschenswert wäre, Kauffahrteischiffe, speziell Postdampfer in Kriegszeiten durch einen mit besonderer Vollmacht versehenen Staatsbeamten begleiten zu lassen, der erforderlichen Falls die staatlich übernommene Garantie für die Unverdächtigkeit von Schiff und Ladung zu vertreten hätte.

So empfehlenswert eine solche Maßnahme an sich erschiene, so würde sie doch Anspruch auf völkerrechtliche Geltung nicht erheben können. Es mag an den Fall des Schiffes „Charles et George", der in den 50er Jahren die öffentliche Meinung Europas beschäftigte, erinnert werden.

Das Marseiller Kauffahrteischiff „Charles et George" hatte eine Anzahl Neger an Bord, die angeblich zu freiwilligen Arbeiten eingestellt worden waren; die Gesetzmäßigkeit des Verfahrens sollte ein französischer Beamter überwachen, der sich an Bord befand.

Die Portugiesen hatten nun das Schiff aufgebracht und, wenn auch in den darauf entstandenen Verhandlungen zwischen Paris und Lissabon französischerseits auf den erschwerenden Umstand hingewiesen wurde, daß der Beamte der Regierung zugegen gewesen sei, so wurde doch weder von der französischen Regierung noch sonst behauptet, daß dadurch der „Charles et George" ein Staatsschiff geworden sei, bei welcher Unterstellung ein gegen ihn gerichteter Angriff als auch unmittelbar die französische Staatsgewalt treffend hätte angesehen werden müssen.

Eine internationale Geltung des Convoi — noch weniger des Begleitungsrechts kann nicht behauptet werden. Indessen dürften darum die Interessen der Kaiserlichen Regierung trotz der verhältnismäßigen Schwäche unserer Kriegsmarine nicht notleiden.

Die Kaiserliche Regierung hat einerseits weder das Convoi- noch das Begleitungsrecht jemals für sich in Anspruch genommen, andererseits ist es zu erwarten, daß angesichts der strikten Weisung des englischen Auswärtigen Amtes, bis auf weiteres Postdampfer nicht mehr anzuhalten [1]),

1) Lord Salisbury in seiner Note an Sir Frank Lascelles vom 16. Januar 1900 ... „I saied ... that orders had been given for the present that no more mail-steamers were to be arrested on suspicion alone until further order".

den Schiffen der deutschen subventionierten Dampferlinien schwerlich Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden.

Die Kaiserliche Regierung hat ferner von der britischen Regierung das wichtige Zugeständnis erlangt, daß Schiffe, welche die deutsche Flagge führen, in Zukunft weder in Aden noch an einem andern gleich weit vom Kriegsschauplatze entfernten Punkt angehalten werden dürfen. Der Wert dieser Zusage ist umso höher anzuschlagen, als die britische Doktrin und Praxis bisher stets den Grundsatz proklamiert hatte, daß der Beginn der feindlichen Destination des Schiffes mit dem Tage seines Auslaufens beginne und daß es ohne weiteres, wenn verdächtig, auf jedem Punkte der Reise angehalten werden könnte.

Je weiter die Entfernung vom Kriegsschauplatze ist, um so geringer wird die Wahrscheinlichkeit sein, daß das betreffende Schiff dem Feinde Kriegscontrebande zuführen kann. Muß dieser Gesichtspunkt für die Kriegspartei, welche nach Contrebande fahnden läßt, in Betracht kommen, so ist vom Standpunkt der Neutralen aus zu betonen, daß die Benachteiligung ihres Handels mit der Ausdehnung des Gefahrbereichs wächst. Die Zusicherung kann daher billigerweise nicht als Einräumung eines besonderen Vorrechtes, sondern nur als Aufgabe einer mißbräuchlichen Benachteiligung der Neutralen aufgefaßt werden.

Immerhin darf nicht übersehen werden, daß diese Zugeständnisse nur dem deutschen Reiche gegenüber gemacht wurden, das allerdings durch sein energisches Eintreten für diese Forderungen „den Neutralen einen wahren Dienst erwies", was ja auch die ausländische Presse in ihrer überwiegenden Mehrheit anerkannt hat. Eine weitere Schmälerung der Rechte der Neutralen steht aber nicht zu erwarten.

Die beste Gewähr hierfür wäre auch die Einsetzung möglichst unparteiischer und also internationaler Gerichtshöfe, welche über die Ladung der als verdächtig aufgebrachten neutralen Schiffe zu befinden hätten. Wohl selten ist eine derartige Institution einhelliger und nachdrücklicher gefordert worden, als gerade während des deutsch-englischen Zwischenfalles.

Wenn auch besonders englischerseits die Unparteilichkeit der Prisengerichtshöfe oft als etwas selbstverständliches hingestellt wurde, so ist diese Unparteilichkeit vielleicht doch nicht einwandsfrei, — auch von vornherein den Fall gesetzt, daß sich die Richter wissentlich einer Rechtsbeugung nicht schuldig machten. Der alte Sir William Scott, der so

manches britische Prisengerichtsurteil begründet hat, sagte zwar u. a.: „das Recht habe keine Ortsangehörigkeit und es sei Pflicht dessen, der als Richter sitze, das Urteil in London gerade so zu sprechen, als wenn er es z. B. in Stockholm als Mitglied eines schwedischen Gerichts und als Angehöriger der schwedischen Nation fällen würde[1]).

In vielen Fällen wird doch die Unparteilichkeit des Prisengerichts durch die Nationalität seiner Mitglieder beeinflußt werden. Angehörige der am Rechtsstreit beteiligten Nationen dürften nicht Mitglieder internationaler Gerichtshöfe sein. Die völkerrechtliche Doktrin hat das längst erkannt und sie hat ihre Ansicht hierüber u. a. in dem Art. 17 der Statuten des „Institut de droit international" zum Ausdruck gebracht, nach dem die Mitglieder nicht über solche Fragen, die zwischen ihrem Heimatsstaat und anderen Staaten controvers wären, abstimmen dürfen. („Lorsqu'il s'agit des questions contreversées entre deux ou plusieurs Etats, les membres de l'Institut appartenant à ces Etats sont admis à exprimer et à développer leur opinion, mais ils doivent s'abstenir de voter".)

In unseren Tagen haben sich die Nationalitätsgegensätze eher vermehrt als vermindert. Und immer dringlicher wird daher die Forderung nach der Internationalität der Prisengerichtshöfe. Bezeichnend für diese Notwendigkeit ist der Ausspruch des Amerikaners Morris, der die Unterordnung der Prisengerichtshöfe ihren Monarchen gegenüber befürwortet, „weil es absurd und gefährlich wäre, zu verurteilen, wenn der Monarch Freilassung wünscht und dadurch auswärtige Verwicklungen herbeizuziehen, während auf der anderen Seite eine Freilassung der dem Feinde abgenommenen Prise die Kriegserklärung des Monarchen illusorisch

1) Das Erfordernis der Unabhängigkeit der Prisengerichtshöfe hat auch ein englischer Minister des Auswärtigen, Lord Clarendon, in seiner Note vom 9. Oktober 1854 betont: „nicht die englische Regierung, sondern die Prisengerichtshöfe des Staates entscheiden ausschließlich diese Fragen. Ihre leitenden Grundsätze können leicht erkannt werden, teils durch Vergleichung früherer Entscheidungen, teils durch Befragung der besten Anwälte bei diesen Gerichtshöfen, deren Urteile notorisch unparteiisch sind und der Überwachung durch die Regierung entzogen sind, welche weder die Macht noch den Wunsch hat, sich einzumischen". Die Tragweite dieser Erklärung wird doch einigermaßen durch die Erwägung beeinflußt, daß die Prisengerichtshöfe nach den bestehenden Verordnungen — und das sind in der Regel Ministerialverordnungen — zu entscheiden haben, auf deren Zustandekommen ein anderer Faktor als die Regierung keinen Einfluß haben kann.

machen würde" (bei C. W. Asher, Essai concernant les principes à poser pour le droit maritime international de l'avenir). Von einer unparteiischen Rechtspflege kann dann allerdings keine Rede sein. Der Gedanke, den Morris wiedergab, ist nicht neu, aber er hat in den letzten Jahrzehnten eine ungeahnte, gefährliche Verbreitung gefunden; ein bekanntes geflügeltes Wort hat ihn zum Ausdruck gebracht in der packenden Form:

„Right or wrong, my country!"

Universitäts-Buchdruckerei von J. Hörning in Heidelberg.

Carl Winter's Universitätsbuchhandlung in Heidelberg.

Erscheinungen 1900.

Beyerle, Dr. K., **Grundeigentumsverhältnisse und Bürgerrecht im mittelalterlichen Konstanz.** Eine rechts- und verfassungsgeschichtliche Studie mit einem Urkundenbuche und einer topographischen Karte. I. Band. 1. Teil. **Das Salmannenrecht.** gr. 8°. brosch. 5 M. 50.

Dreßler, Hofrat Dr. **M. Vorlesungen über Psychologie**, gehalten im Foyer des Großh. Hoftheaters zu Karlsruhe. 8°. brosch. 3 M. 60. geb. 4 M. 50.

Goldenring, Landgerichtsrat Dr. **Der Geist des Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich.** 8°. brosch. 80 Pf.

Das humanistische Gymnasium. Organ des Gymnasialvereins. XI. Jahrgang. Herausgegeben von Geh. Hofrat Professor Dr. **G. Uhlig.** Preis für den Jahrgang (12 Bogen in gr. 8°.) 3 M. Heft 1—3 sind erschienen.

Oberrheinische Stadtrechte. Herausgegeben von der Badischen Historischen Kommission. Erste Abteilung. **Fränkische Rechte.** 5. Heft. Heidelberg, Mosbach, Neckargemünd, Adelsheim. Bearbeitet von Dr. **Karl Köhne.** gr. 8°. brosch. 7 M. 50.

Wille, Professor Dr. **J. Bruchsal.** Bilder aus einem geistlichen Staat im 18. Jahrhundert. Zweite Auflage. Mit 8 Abbildungen. gr. 8°. brosch. 2 M.

Zeitschrift für hochdeutsche Mundarten. I. Jahrgang. Herausgegeben von Professor **Otto Heilig** und Prof. Dr. **Philipp Lenz.** Preis für den Jahrgang (24 Bogen in gr. 8°.) 12 M. Heft 1—3 sind erschienen.

In Carl Winter's Universitätsbuchhandlung in Heidelberg sind erschienen von

Kuno Fischer:

Goethe-Schriften. Erste Reihe. (Goethes Iphigenie. Die Erklärungsarten des Goetheschen Faust. Goethes Tasso.) 8°. br. M. 9.—, fein Halbleder geb. M. 11.—.

Daraus sind einzeln zu haben:

Goethes Iphigenie. 3. Auflage. 8°. brosch. M. 1.20.
Die Erklärungsarten des Goetheschen Faust. 8°. brosch. M. 1.80.
Goethes Tasso. 2. Auflage. 8°. brosch. M. 6.—, fein Lwd. geb. M. 7.50.

Goethe-Schriften. Zweite Reihe.
Goethes Sonettenkranz. 8°. brosch. M. 2.—.
Goethe und Heidelberg. 2. Auflage. 8°. brosch. M. 1.—.

Schiller-Schriften. Erste Reihe. (Schillers Jugend- und Wanderjahre in Selbstbekenntnissen. Schiller als Komiker.) 8°. brosch. M. 6.—, fein Halbleder geb. M. 8.—.

Daraus sind einzeln zu haben:

Schillers Jugend- und Wanderjahre in Selbstbekenntnissen. 2. neu bearbeitete und vermehrte Auflage von „Schillers Selbstbekenntnissen". 8°. brosch. M. 4.—, fein Lwd. geb. M. 5.—.
Schiller als Komiker. 2. neu bearbeitete und vermehrte Auflage. 8°. brosch. M. 2.—

Schiller-Schriften. Zweite Reihe. (Schiller als Philosoph. 1. u. 2. Buch.) 8°. brosch. M. 6.—, fein Halbleder geb. M. 8.—.

Daraus sind einzeln zu haben:

Schiller als Philosoph. 2. neu bearbeitete und vermehrte Auflage. In zwei Büchern.
Erstes Buch. Die Jugendzeit 1779—1789. 8°. brosch. M. 2.50.
Zweites Buch. Die akademische Zeit 1789—1796. 8°. brosch. M. 3.50.
Beide Theile fein Lwd. geb. M. 7.50.
Shakespeares Charakterentwicklung Richards III. 2. Ausgabe. 8°. brosch. M. 2.—.

Kleine Schriften. Erste Reihe. (Ueber die menschliche Freiheit. Ueber den Witz. Shakespeare und die Bacon-Mythen. Kritische Streifzüge wider die Unkritik.) 8°. brosch. M. 8.—, fein Halbleder geb. M. 10.—.

Daraus sind einzeln zu haben:

Ueber die menschliche Freiheit. 2. Auflage. 8°. brosch. M. 1.20.
Ueber den Witz. 2. Auflage. 8°. brosch. M. 3.—, fein Lwd. geb. M. 4.—.
Shakespeare und die Bacon-Mythen. 8°. brosch. M. 1.60.
Kritische Streifzüge wider die Unkritik. 8°. brosch. M. 3.20.

Kleine Schriften. Zweite Reihe. (Shakespeares Hamlet. Das Verhältniß zwischen Willen und Verstand im Menschen. Der Philosoph des Pessimismus. Großherzogin Sophie von Sachsen.) 8°. brosch. M. 8.—, fein Halbleder geb. M. 10.—.

Daraus sind einzeln zu haben:

Shakespeares Hamlet. 8°. brosch. M. 5.—, fein Lwd. geb. M. 6.—.
Das Verhältniß zwischen Willen und Verstand im Menschen. 8°. brosch. M. 1.—.
Der Philosoph des Pessimismus. Ein Charakterproblem. 8°. brosch. M. 1.20.
Großherzogin Sophie von Sachsen, Königliche Prinzessin der Niederlande. 8°. brosch. M. 1.20.

Philosophische Schriften:

1. **Einleitung in die Geschichte der neuern Philosophie.** 4. Auflage. gr. 8°. brosch. M. 4.—, fein Lwd. geb. M. 5.—. (Sonderabdruck aus der Geschichte der neuern Philosophie.)
2. **Kritik der Kantischen Philosophie.** 2. Auflage. gr. 8°. brosch. M. 3.—.
3. **Die hundertjährige Gedächtnißfeier der Kantischen Kritik der reinen Vernunft. Johann Gottlieb Fichtes Leben und Lehre. Spinozas Leben und Charakter.** 2. Auflage. gr. 8°. brosch. M. 2.40.

Die Schicksale der Universität Heidelberg. Festrede zur fünfhundertjährigen Jubelfeier der Ruprecht-Karls-Hochschule zu Heidelberg. Dritte Ausgabe. gr. 8°. brosch. M. 2.—, fein Lwd. geb. M. 3.—.

22/10/24 II

Hahn, Dr. Ed., Die Wirtschaft der Welt am Ausgange des XIX. Jahrhunderts.

Eine wirtschaftsgeographische Kritik nebst einigen positiven Vorschlägen. Lex.-8°. brosch. 5 M. 50 Pf.; fein in Leinwand geb. 7 M.

„Nun aber liegt noch ein Werk vor uns, das uns in ganz besonderem Maße dazu anregt, es warm zu empfehlen. Das erste Werk Hahns, «Die Haustiere und ihre Beziehungen zur Wirtschaft des Menschen», hat großes Aufsehen gemacht und vielen Beifall gefunden. Wir meinen, dieses zweite müßte einen großen Leserkreis noch mehr anziehen. Ed. Hahn wandelt nicht in ausgetretenen Bahnen, er vertritt keine durch Parteigeist oder sonstige Voreingenommenheit beeinflußte Richtung, er schwört auf kein Wort irgend eines Meisters. Was er sagt, ist herausgewachsen aus einer scharfen und gänzlich unbefangenen Beobachtung von Menschen und Dingen, entstanden auf Grund einer langen und tiefgründigen Prüfung dessen, was sein klarer Blick in sich aufgenommen. Er ist einer von denen, welche die Wahrheit ernstlich suchen. Viele seiner Meinungen und Anschauungen werden Widerspruch herausfordern, aber ebensoviele werden Zustimmung finden, und indem er das gesamte wirtschaftliche Leben mit dem Blicke eines Mannes von umfassender, weitausgreifender Bildung ohne das Scheuleder zünftiger Gelehrsamkeit ergründet, und indem sich mit dem scharfen Urteil die Herzenswärme eines edeln Menschenfreundes verbindet, muß er bei seinen Lesern nicht nur die Achtung finden, die stets einem Autor zu teil wird, der niemand zu lieb und niemand zu leid forscht und darstellt, sondern auch die warme Sympathie für den, der unbekümmert um der Menschen Gunst das sagt, was er denkt und glaubt. Wir meinen nicht zu irren, wenn wir diesem merkwürdigen, eigenartigen, durch und durch originellen Buche einen großen Erfolg voraussagen." **(Karlsruher Zeitung.)**

„. . . Was aber dem Buche von Hahn vor allem einen hervorragenden Platz in unserem diesmaligen Bericht sichern muß, das sind die kulturhistorischen Perspektiven in demselben, die von wahrhaft historischer Begabung des Verfassers zeugen." **(Die Umschau.)**

„Endlich wieder einmal ein Buch, das sein Geld wert ist, aus dem man etwas lernen kann, das die Eintönigkeit der phrasenstaubigen litterarischen Sandwüste originell durchbricht. . . Ich mag es nicht unterlassen, auf das Hahnsche Buch jeden aufmerksam zu machen, der es verträgt, die Dinge auch in allseitiger Beleuchtung zu sehen, nicht in einseitiger, eine Darstellungsmethode, die insbesondere unseren Parteiderwischen so gerne beliebt, um das Wasser des Vorteils auf ihre Mühlen zu leiten. Das ist ein seltener Vorzug, der das Buch so lehrreich und anziehend macht. Der Verfasser will keiner Partei, keiner doktrinären Clique zu lieb und zu leid sprechen, sondern aus der Wirrnis der Erscheinungen, aus dem Toben des Daseinskampfes mit dem Rüstzeug einer geraden Logik und einer scharfen, unbebrillten Beobachtungskraft die festen Wege herausschälen, die in eine bessere Zukunft führen. . ." **(Der Hammer.)**

„. . . Wir schließen die Besprechung mit der warmen Empfehlung dieser Schrift. . ." **(Marine-Rundschau.)**

„. . . Es findet sich in seinem Buche zugleich eine interessante, weil durchaus de[illegible] Stempel der Originalität tragende Beleuchtung aller wichtigeren geistigen und politische[illegible] Strömungen unserer Zeit, kurz, es ist eine wahrhaft erstaunliche Fülle interessanter Stoff[illegible] die der Verfasser in organischer Verknüpfung mit gleichmäßiger Virtuosität zu behandeln weiß. . ." **(Das Volk.)**

„. . . Jede Zeile des Verfassers bekundet ihren Ursprung aus lebendiger, dem handel[illegible] den Leben zugewandter Empfindung und aus dem starken Drange, der Menschheit durch [illegible] Aufweisung des rechten wirtschaftlichen Weges praktischen Nutzen zu schaffen. Die Ziele [illegible] Verfassers beschränken sich nicht auf die Tagespolitik oder vereinzelte Maßnahmen, sie si[illegible] vielmehr umfassendster Art und wollen der gesamten Zukunftsentwickeln des Menschengeschlechts die Bahn weisen. . . Daß ein derartiges Buch das Inter[illegible] der weitesten Kreise zu fesseln imstande ist, liegt auf der Hand; es ist keine Gelehrte[illegible] schrift, sondern für die Gesamtheit der Gebildeten bestimmt. Der Verfasser [illegible] schon manche wertvolle Gaben dargeboten und vielfach neuen leitenden Ideen Bahn [illegible] brochen, so daß man auch von dem vorliegenden Werke hochgespannte Erwartungen he[illegible] darf. Durch die Lektüre aber wird die Berechtigung solcher Erwartungen, wie wir uns [illegible] versichtlich zu behaupten getrauen, außer allen Zweifel gesetzt. . ." H. [illegible]